

# 産業資本主義段階における

## 近代的独占の存在形態 (二)

——北東イングランド石炭独占の歴史的性格——

若 林 洋 夫

### △目次▽

#### 問題の所在

#### 一 北東イングランド石炭鉱業の存在構造

- (1) 石炭鉱業における技術改良と労働手段体系
- 〔一〕 深層採炭の本格的展開
- 〔二〕 切羽様式・通気体系・照明具の改良と展開
- 〔三〕 運搬過程——坑内運搬と巻揚——の改良と展開
- 〔四〕 小括——石炭鉱業における産業資本の確立
- (2) 石炭鉱業における労働力編成と資本・賃労働関係

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

- (一) 労働力編成と労務管理
  - (二) 採炭請負制度の導入・破棄の原因
  - (三) 年季繫縛制度等をめぐる坑夫の闘争と炭鉱立法(以上本誌第二十四卷第五・六合併号)
- (3) 炭坑企業の展開と鉱区所有
- (一) 炭坑企業の展開状況
  - (二) 鉱区所有と炭鉱資本
  - (三) 小括—近代的な鉱区所有Ⅱ資本関係の確立
- 二 石炭流通機構と市場Ⅱ独占禁止政策・石炭税制の展開
- (1) 石炭流通機構と市場Ⅱ独占禁止政策の展開過程
    - (一) 産炭地市場
    - (二) ロンドン市場と市場Ⅱ独占禁止政策の展開過程
  - (2) 石炭税制の展開過程
    - (一) 石炭税制の特質
    - (二) 石炭税制の改革
- (以上、本号)
- 三 北東イングランド石炭独占の歴史的展開

## 一 北東イングランド石炭鋳業の存在構造

### (3) 炭坑企業の展開と鋳区所有

北東イングランドにおける炭鋳資本と鋳区所有との関係の重要な特徴の一つは、かなりの程度 (to a considerable degree) の鋳区所有者が同時に炭鋳資本家でもあることである。<sup>(1)</sup> そしてとくにウェア地方の鋳区所有は高度に集中され、ここに多数の炭坑を経営する大炭鋳主、すなわち炭鋳貴族と大バートナーシップが蟠踞していた。<sup>(2)</sup> 後に詳述するように、鋳区賃借炭鋳主とともに鋳区所有地主炭鋳主がかなり存在していたことが石炭出荷制限協定を維持することに積極的役割をはたした。<sup>(3)</sup>

北東イングランドにおける炭鋳立地は一八二〇年代末までは、前稿で指摘したように、河川から一〇～一二マイル以内に制約されていたことから炭坑数はそれほど増加しなかったが、このこともその時期まで石炭出荷制限協定を安定的に維持しえた根拠の一つである。二〇年代後半以後における石炭輸送を主目的とする公共鉄道 (public railways) の建設の展開が炭鋳立地の従来の制約性を打破し、三〇年代半ば以後に炭坑数を急増させた基本的要因となったが、他方でそれは石炭独占の存在構造に重大な変更を加えさせ、遂にはその崩壊の最も重要な条件の一つとなった。

われわれは、ここで、一八世紀後半から一九世紀前半までの北東イングランドにおける炭坑企業の展開状況と鋳区所有と資本関係の存在形態について、競争構造の基礎的条件として、説明しておこう。

第5表 北東イングランドにおける炭坑数の推移

Districts	Years					
	1800	1828	1829	1834	1836	1843
Tyne	33 (29)	41	41	?	47	70
Wear	17 (8)	18 (7)	18 (9)	?	18 (9)	28
Tees	0	?	6	12	20	22
Hartley & Blyth	4	?	4	?	4	6
Total	54	?	69	?	89	126

註 1) 出典: H. Levy, "Monopoly and Competition", p. 159; P. M. Sweezy, "Monopoly and Competition in the English Coal Trade 1550-1850", pp. 57, 89, 107~110; T. S. Ashton & J. Sykes, "The Coal Industry of the 18th Century", p. 215; D. J. Williams, "Capitalist Combination of the Coal Industry", p. 50.

2) 文献によって炭坑数に違いのある年があるがその場合には数値の大きいものを採用した。その違いは典拠となった文献または資料のちがひによる。

3) 括弧内は炭坑企業数を示す。

る。新規投資はもっぱら既存の諸炭坑の規模と生産能力の拡大という形態をとり、それ以後公共鉄道の開通にともなつて新炭坑が開坑されはじめたのであり、この点もタイン河流域と著しい対照をなすものである。<sup>(5)</sup>

### 〔一〕 炭坑企業の展開状況 北東イングランド石炭鉱業における産

業資本の成立期にあたる一八〇〇年の炭坑数は、タイン河流域三三、ウエア河流域一七、ハートレイ・ブライス地方四、合計五四であつた(第5表参照)。ところで、タイン河流域諸炭坑とウエア河流域諸炭坑とは、鉱区所有と鉱区賃借の状況を異にしていた。すなわち、タイン河流域では二九の炭坑企業が三三の炭坑を経営し、しかも約一〇〇人の人たちが鉱区所有と鉱区賃借に關与していた。他方で、ウエア河流域では八の炭坑企業が一七の炭坑を經營し、鉱区所有と鉱区賃借に關与していたのは三〇人以下にすぎなかつた。この事實は、ウエア河流域の鉱区所有と資本の集中がタイン河流域に比べて相対的に高度な水準にあることを示すものである。また一炭坑当りの平均石炭生産量もウエア河流域はタイン河流域の約一・三倍であつた。ウエア河流域のかかる事情は一八三〇年代半ば頃まで変わらなかつた。三二年の重要な炭坑主は七人しかいなかったのだ。<sup>(4)</sup>したが

他方で、ダーラム州南部のティーズ河 (River Tees) の内港ストックトン (Stockton) と内陸のダーリントン (Darlington) とを結ぶ世界で初めての公共鉄道ストックトン・エンド・ダーリントン鉄道 (Stockton and Darlington Railway) が一八二五年九月二七日に開通して以来、鉄道建設と並行してティーズ河流域の開坑が進捗していった。後述するように、二〇年代末から三〇年代半ばにかけてのティーズ河流域諸炭坑からの東部沿岸市場とくにロンドン市場への石炭船積み量の急増こそ、三四年三月にそれまでティーズを無視してきたティン、ウエア両河流域の炭坑主たちが石炭出荷制限協定への参加を要請せざるをえなくなった原因となったのである。<sup>(6)</sup>

一八二九年現在のティン河流域諸炭坑の投資額は河川の船舶を除いて約一五〇万ポンド、ウエア河流域のそれは約一〇〇万ポンドと評価されている。一炭坑当りの掘鑿・施設設備費は立地条件等により異なり、一万ポンドから一〇万ポンドの幅があるが、ティン河流域の諸炭坑では蒸気機関、運搬軌道、石炭積み出し施設その他付属施設を含めた平均固定投資額は二万ポンドから三万ポンド程度であった。<sup>(7)</sup>ウエア河流域の諸炭坑では新投資が既存諸炭坑の坑の増設という追加投資の形態をとっていたので、一炭坑当り平均固定投資額は五万ポンドから六万ポンドに達していた。

坑夫数をみると、ティン河流域が約一万二千人 (内訳、坑内夫一成人男子四、九三七人、少年三、五五四人、坑外夫一成人男子二、七四五人、少年七一八人)、ウエア河流域が約九千人、ティーズ河流域およびブライスがあわせて約五千人であった。<sup>(8)</sup>したがって、ティン河流域の一炭坑当りの坑夫数は約二九〇人、ウエア河流域のそれは約五〇〇人であった。この坑夫数の差異は後者における一炭坑当りの坑 (pit) の数が多いことによるものと思われる。<sup>(9)</sup>

さらに、ティン・ウエア両河流域諸炭坑の年間生産能力は約五九〇万トンと評価されており、<sup>(10)</sup>これが事実とす

第6表 北東イングランドの炭坑企業の概要 —1843年—

Districts	Average depth of shaft		Number of pits or collieries	Men and boys employed	Engine power in Horses	Coal raised per annum	Price per ton	
	Faths	Feet					s. d.	s. d.
Tyne River	85	510	92	12,833	9,690	2,468,481	7 6	10 0
Wear River	75	450	88	11,558	8,907	2,355,486	8 6	11 6
Tees River	55	330	12(22)	1,379	800	1,682,404	8 6	10 6
In 1843			192	25,770 <sup>※</sup>	19,397	6,506,371		

註 1) 出典；J. R. Leifchild, "Our Coal and Our Coal-Pits," p.121 より借用。  
 2) Tees River の Number of pits or collieries 欄の括弧内の数値は、第5表の Levy, Sweezy, Williams が示した同一の数値であり、この数値の方が信憑性が高いと推定される。  
 ※ Reports on the Gases and Explosions in Collieries, 1847, p.42 によれば、1844年の北東イングランド2州における坑夫数は34,000人となっている。

れば一炭坑当りの生産能力は約一〇万トンとなる。実際の年間生産量の視点からみれば、タイン河流域では一炭坑当り約五・二六万トン、ウェア河流域のそれは約八・四六万トンとなっている。<sup>(11)</sup>

三〇年代から四〇年代にかけて、北東イングランドにおける炭鉱業への投資は急増した。二九一三六年よりも三六一四三年の期間の増加率が高くなっている。比較基準が異なるが、二九一三六年の期間におけるタイン・ウェア両河流域の生産能力は約三七%増加し、三六一四三年の期間におけるノーサンバーランド、ダーラム両州の生産能力は六〇~七〇%増加した。この期間はとくにダーラム州南部のティーズ河流域の新炭坑の開坑を中心とする投資増加率がタイン・ウェア両河流域よりも高かった。この期間におけるこの地域の新炭坑の開坑投資だけで約一〇〇万ポンドに達した。<sup>(12)</sup>

二九年から四三年までは単独炭坑、坑当りの平均固定投資額は、二万~三万ポンドから五万~六万ポンドに増加した。四三年現在のニューカスルとダーラム地方全体の総投資額は約一、〇〇〇万ポンドに達した。四三年のタイン河流域の一炭坑当りの堅坑深度五一〇フィート、坑数一・三、坑夫数一八三人(一坑当り一三九人)、蒸気機関能力一三八馬力(一

坑当り一〇五馬力)、年間生産量三五、二六四トン(一坑当り二六、八一三トン)であった。ウエア河流域の一炭坑当りの堅坑深度四五〇フィート、坑数三・一、坑夫数四一三人(一坑当り一三一人)、蒸気機関能力三一八馬力(一坑当り一〇一馬力)、年間生産量八四、一二五トン(二坑当り二六、七六七トン)であつた。<sup>13)</sup>これらの兩流域の諸指標を比較考察すれば、何よりもまず、ウエア河流域の一炭坑当りの経営規模がティン河流域に対して二・二〜二・四倍ほど大きいことである。ところが、第二に、ウエア河流域の炭坑経営規模が大きいのはもっぱら坑(plus)の数が多いことに帰因し、しかもその数の倍率(一・三対三・一、二・三八倍)が経営規模の倍率にほぼ一致しているのである。第三に、第二の事実は一坑当りの経営規模がティン、ウエア兩河流域ともほぼ同一水準にあることを示すものである。第四に、坑夫一人当りの年間生産量もティン河流域が一九二・四トン、ウエア河流域が二〇三・四トンときわめて接近している点も注目される。しかしながら、第五に、具体的な数値を示しえないが、ティン河流域の炭坑数七〇に対してウエア河流域は二八であるが、すなわち前者と後者の比率は五対二であるが、第五表から、炭坑企業に炭坑個別資本数の比率ではウエア河流域は一層少ないものと推定される。換言すれば、一炭坑当りの経営規模ではウエア河流域はティン河流域の二・二〜二・四倍であるが、企業規模では前者の一企業当りの経営炭坑数がかなり多いために後者の六〜九倍位に達すると思われる。

以上説明してきたことは、北東イングランド全体およびティン、ウエア河流域における炭坑企業の総括的状况であるが、次に一八四三年における炭坑企業の規模別グルーピングを試み、その問題点を説明しよう。

炭坑企業の規模は五つにグルーピングされる(第7表参照)。

第一ランクは固定投資額五〇万ポンド水準の炭坑企業である。このランクの炭坑企業の単独炭坑の平均固定投

第7表 北東イソグラウンドにおける炭坑企業の規模 —1843年—

項目	固定投資額	経営炭坑数	市場	典型企業名	備考
1st rank	£ 500, 000	6~12 collieries, or pits	general markets	① Lord Londonderry's trusts ② the Countess of Durham's excutors ③ the great Hetton Coal Company (=partnership)	(1) 一(単独)炭坑当りの固定投資額は £ 50, 000~最高 £ 200, 000.
2nd rank	£ 200, 000	plural number of collieries, or pits	general markets	① Lord Howdens & partners (Wingate Grange Colliery) ② Colonel Braddyll & partners = the South Hetton Coal Company (South Hetton Colliery) ③ T. Wood, Burrell & Gullely (Thornley Colliery) etc.	上位3 ranksの諸炭坑企業が「出荷制限協定」(Agreement of the Limitation of the Vend of the coal) になった。
3rd rank	£ 40, 000~60, 000	single pits	general markets	—	(2) このランクの炭坑企業が最も多い。
4th rank	£ 8, 000~25, 000	"	主として沿岸市場及びロンドン・地方製造業向け需用炭を供給	—	(3) 上位3 ranksとともに「協定」に参加。
5th rank	£ 8, 000 未満	"	主として内陸市場	—	—

出典 J. R. Leitch, "Our Coal and Our Coal-Pits, pp. 121-2; "Mineral Statistics of the United Kingdom of Great Britain and Ireland for the year 1858." (Part I) by Robert Hunt, F. R. S., Keeper of Mining Records, 1859, p. 152-3; R. L. Galloway, "History of Coal Mining in Great Britain, pp. 208-210, より作成。

資額(開坑費+掘鑿・施設設備費)は五万~八万ポンド、最高二〇万ポンドである。そして、第一ランクの炭坑企業は六~一二の炭坑または坑を経営している。このランクに属する炭坑企業は第7表に示した三企業、すなわち

① ロンドンデリー卿受託団 (Lord Londonderry's trustees) ② ダーラム伯爵夫人遺言執行人団 (the Countess of Durham's executors) ③ グレーター・ヘットン石炭会社 (the great Helton Coal Company) のみである。<sup>(14)</sup> これらはすべてウェア河流域の炭坑企業である。

第二ランクは固定投資額二〇万ポンド水準の炭坑企業である。このランクの炭坑企業は複数の坑をもつ単独炭坑か、上限三〜四の複数炭坑か、を經營していると推定される。このランクには、ウインゲイト・グレインジ (Wingate Grange) 炭坑 (Owner's Name—Lord Howden's & partners) 所在地 Ferryhill) ソーンレイ (Thornley) 炭坑 (同、T. Wood, Burrell & Gullely, 同、Darlington) 等、かなりの数に達すると推定されるが、正確な数は不詳である。<sup>(15)</sup>

さて、ここで、第二ランクに属すると推定される二炭坑の事例を説明しておきたい。これらはいずれも開坑費(したがって開坑後の追加投資を含まない)が、一〇万ポンドを要した、単独炭坑としては大炭坑である。

事例(一) ゴスフォース (Gosforth) 炭坑 (Proprietor's Name—the Rev. Robert Brandling [1843], Owners Name—Trustees of late J. Brandling [1858]) 所在地 ニューカスルの北約三マイル) ゴスフォース炭坑は一八二五年に掘鑿が開始された。地表から一五〇フィートでハイ・メイン炭層 (the High Main seam) に到達したが、そこで「メイン・ダイク」(the Main Dyke) とよばれる岩脈が交差して炭層が一、一〇〇ないし一、二〇〇フィートの深度に達する傾斜炭層であることがわかった。しかも岩脈と近接している炭質はひどく悪いので、炭層の最深部に近い一、〇八六フィートの深度まで堅坑を垂直に掘鑿することが必要であった。それを完了して、坑底から炭層までの約七〇〇ヤードの長さの水平坑道 (horizontal drift) が岩脈の表面に沿ってつくられた。二九年一月二九日

に採炭が開始されたが、当初の炭層の掘上がり傾斜度はほぼ一ヤード当り二インチであり、掘進坑道における炭籠(corves)は自動斜坑運搬装置(self-acting inclined planes)で運搬された。しかし、切羽はしだいにより水平になっていった。炭層の厚さは平均四〜四・五フィートで、炭質は最上質炭で、ロンドン石炭市場での銘柄名は「ゴスフォース・ウォールズエンド」(Gosforth Wallsend)である。堅坑は坑底からの巻揚げ効率をあげるために互いに隣接した二つの部分に仕切られ、それぞれ五〇馬力の蒸気機関が据え置けられ、またそれらの側に一五〇馬力の排水用の蒸気機関が設置された。さらに、タイン河までの炭車軌道は約三・五マイルあり、主として固定機関により牽引された。

ゴスフォース炭坑からロンドン市場に、三六年に四四、〇三七トン、三七年に四二、三〇七トン出荷された。総生産量は、ニューカスル港から出荷される石炭の五五〜六〇%がロンドン市場向けであることから推定すれば、七万〜八万トンと思われる<sup>(16)</sup>。

**事例(一)** ペンバートン・メイン (Pemberton Main) 炭坑 (Owner's Name—the Messrs. Pemberton, 所在地サンダーランド近郊ハウエア河畔の北約〇・五マイルのモンクウエマウス [Monkwearmouth])。ペンバートン・メイン炭坑の掘鑿は難行をきわめた。一八二五年五月、堅坑の掘鑿は地表から深さ一四フィートから三三九フィートまでに達する厚さ三二五フィートの酸化マグネシウムを含む石灰岩層の穿孔から開始された。ところが、厚さ五フィートのフリーストーン砂層 (a stratum of 'freestone sand') と接する石灰岩層の底辺まで掘鑿が進んだところで、毎分三、〇〇〇ガロンという大量湧水に直面し、一八〇〜二〇〇馬力の複動式蒸気力排水機関を設置して対処し、また地表下七八フィートから砂層底辺の三四四フィートにいたる長さ二六六フィートの鑄鉄製桶枠を填め込んで

流水を防いだりした。こうして、三二年八月、地表から三四四フィート地点で厚さ一・五インチの石炭形成層（夾炭層）にはじめて到達した。だが、従来知られた若干の炭層に到達するための地層が発見される六〇〇フィートをはるかに越えても有力な炭層に達せず、そして一、〇〇〇フィート地点で新たな湧水に遭遇し、新しい排水機関を必要とした。この時点で、多くの炭坑主や炭坑監督によって、このプロジェクトは絶望的であると警告された。しかし、当時、探査はほぼ一、二〇〇～一、二四〇フィートまでに制限されていたのであるが、ペンバートンたちはそれに拘束されず、むしろ炭層が上部の石灰岩にまもられて露出炭層よりも厚い可能性があり、一層深部によく知られた大炭層があるという見通しをたてて、掘鑿を継続した。こうして、掘鑿開始後八年五ヶ月後の三四年一〇月、地表下一、五七八フィートの地点で、タイン河流域のベンシヤム炭層（Benstan seam）と同種の、新しく発見されたモードリン炭層（Maudlin seam）を掘りあてた。六フィート二・五インチのこの厚い炭層はかなりの商品価値があることがわかった。当時、イングラントで最も深いこの堅坑（その後四六年四月、深層一、七二〇フィートで一層価値のあるヒュートン炭層〔Hutton seam〕を掘りあてた）における巻揚効率をあげるために一・五トンの石炭を積載できる吊桶（ton）と一五〇馬力の蒸気機関を設置した。昇降時間は各々二〜三分であった。坑口からウェア河まで石炭は自動斜面軌道運搬装置で運搬された。この炭坑からロンドン市場に、三六年に一三、七〇七トン、三七年に一六、六七八トン出荷され、四二年の総出荷量は五六、二〇〇トンに達した。<sup>(17)</sup>

さて、第三ランクは固定投資額四万〜六万ポンドの単独坑経営の炭坑企業である。この投資額は、北東イングラントにおける単独炭坑または単独坑の平均投資額（五万〜六万ポンド）とはほぼ一致し、また第一ランクの単独炭坑当りのそれ（五〜八万ポンド）ともそれほど遜色はない。<sup>(18)</sup>

北東イングランド諸炭坑の諸指標

炭層・産出炭の銘柄		ロンドン市場向出荷量・船積み価格・市場価格				備考	
炭層 銘柄	High Main seam (1) Bensham Wallsend (2) Bensham Main	1836年		shipping price	market price	(1) 1835年の坑夫数 250人 (2) C坑よりティン河 畔まで0.5マイル	
		(1) Bensham Wallsend	(2) Bensham Main 1837年 Bensham Main	ships 1 93 84	tons 318 15,519 13,003		8s. 6d. 7s. 9d. 7s. 4d.
炭層 銘柄	High Main, or Wallsend seam Bell and Brown's Wallsend	1836年	29	8,606	10s.		(1) 最上質炭産出
		1837年	56	16,414	10s.	21s. 3d.	
炭層 銘柄	(1) High Main seam (2) Bensham seam (1) Bewick and Chaster's Wallsend (2) Percy Wallsend (3) Charlotte Main	(1) 1836年 Bewick and Charter's Wallsend (2) Charlotte Main 1837年 (1) Bewick and Charter's Wallsend (2) Charlotte Main	156 8	52,378 2,551	10s. 6d. 8s. 9d.		(1) タイン地方におけ る最大の炭坑の一 つ (2) 「出荷制限協定」 の1835年4月11日 付、改定割当基準 38,000トン
			150 1	52,603 108	10s. 6d. 8s. 9d.	21s. 6d.	
炭層 銘柄	(1) High Main seam (2) Bensham seam (3) Low Main seam	1836年 1837年	93 102	31,629 36,904	9s. 6d. 9s. 3d.	20s. 3d.	(1) 坑外自動斜面軌道 運搬(→North Shields)
炭層 銘柄	(1) High Main seam (2) Bensham seam (3) Low Main seam (1) Todd & Watson's Wallsend (2) St. Lawrence (3) Picton Main	1836年 1837年	33 35	8,314 8,618	6s. 9d. 6s. 9d.	16s. 0d.	(1) ニューカスルの東 の郊外に位置する (2) 坑外自動斜面軌道 運搬(ティン河へ 400ヤード)
炭層 銘柄	High Main seam Gosforth Wallsend	1836年 1837年	127 124	44,037 42,307	10s. 0d. 10s. 6d.	22s. 6d.	(1) ニューカスルの北 約3マイル、ティ ン河までの軌道距 離3.5マイル (2) 固定機関(エンジ ン)による坑外運 搬 (3) タイン地方最大の 炭坑の一つ、最上 質炭産出 (4) 「出荷制限協定」 の1835年4月11日 付、改定割当基準 37,000トン (5) 固定投資£10万 (1829) (6) 坑夫数200~300人 (1843)
炭層 銘柄	High Main seam (1) Riddell's Wallsend (2) Coxlodge	1836年 1837年	118 67	39,707 23,489	9s. 9d. 10s.		(1) ゴスフォース炭坑 の西、3マイル (2) タイン河まで約2 マイル

第8表 1830年代~1840年代中葉における

タイン (Tyne) 河流域

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

炭坑名	開坑時期	鉱区所有・炭坑経営関係	竖坑 (深度・設備等)
1 Wallsend Colliery	1781年	proprietor William Russell, Esq.	(1) Church pit, (2) C pit 1840年頃: 840~900フィート
2 Willington Colliery	旧坑 1775年 新坑 1806年	lessees Bell and Brown	(1) 竖坑 648フィート (2) 蒸気機関 50馬力
3 Percy Main Colliery	旧坑 1799年 新坑 1806-7年	(1) proprietors Bewick and Charter (2) Working of the colliery Messrs. Humble Lamb and Company	(1) Howden pit (810フィート) ①排水機関(凝縮)250馬力 ② " " " " 120 " (2) Percy pit (720フィート) ③排水機関( " ) 70 " ④巻揚 " ( " ) 50 " ⑤ " " ( " ) 40 " (3) Flatwath pit ⑥巻揚機関(高圧) 30 " ⑦炭車牽引用( " ) 10 " ⑧製材所用( " ) 16 " 586 "
4 Collingwood or Burdon Main Colliery	1811年	(1) proprietor Adam Mansfeldt de Cardonnell Lawson, Esq. (2) coal owner Messrs. Bells, Robson and Company	(1) A pit (720フィート) (2) West Chirton pit (660フィート) (3) 巻揚機関 30馬力
5 St. Lawrence Colliery	再開坑 1831年	(1) holder Mayer and corporation of Newcastle (2) lessees Messrs. Robert Todd, Dunn, and Ridley	(1) 竖坑 552フィート (2) cage system・wire ropes (円周24インチ)を採用 (3) 巻揚機関 2台(一日当り350 トンの石炭を巻揚げ可能)
6 Gosforth Colliery	1829年	proprietor the Rev. Robert H. Brandling owner Trustees of late J. Brandling (1858)	(1) 竖坑 1086フィート (2) 巻揚機関 50馬力 二台 (3) 排水 " 150馬力 一台 (4) 自動斜坑運搬装置 (self-acting inclined planes)
		(1) holder of the royalty Ralph Riddell (2) coal owner R. H. Brandling &	(1) Jubilee pit (408フィート) (2) Regent pit (566フィート)

炭層・産出炭の銘柄	ロンドン市場向出荷量・船積み価格・市場価格			備考
(3) West Kenton	1836.1~1837.12. Riddells Wallsend Coals のロンドン市場における各月の第1市場日の価格			
1836年	1月-21s. 9d., 2月-21s. 0d., 3月-19s. 6d., 4月-20s. 6d., 5月-21s. 3d., 6月-19s. 6d., 7月-19s. 0d., 8月-21s. 0d., 9月-20s. 9d., 10月-23s. 0d., 11月-24s. 0d., 12月-23s. 0d.			平均 21s. 2d.
1837年	1月-24s. 0d., 2月-22s. 6d., 3月-23s. 9d., 4月-23s. 3d., 5月-21s. 6d., 6月-21s. 0d., 7月-21s. 0d., 8月-21s. 6d., 9月-22s. 0d., 10月-22s. 0d., 11月-22s. 9d., 12月-23s. 3d.			平均 4½d. 22s.
炭層 High Main seam	1836年	58,19,619	10s. 6d.	(1) ニューカスルの北約5.5マイル
銘柄 Perkin's Wallsend	1837年	49,16,214	9s.	
炭層 High Main seam	1836年	137,46,819	10s.	(1) ニューカスルの北西, 約3.5マイル
銘柄 Newmarch's Wallsend	1837年	115,39,910	10s. 20s. 3d.	(2) タイン河まで, 固定機関による自動斜面軌道運搬
炭層 (1) High Main seam	1836年	75,30,643	7s. 6d.	(1) ニューカスルの西, 約3マイル
(2) Bensham seam	1837年	54,22,875	7s. 6d.	(2) タイン河まで, 自動斜面軌道運搬
(3) Beanmont seam				
銘柄 Adair's Main				
炭層 (1) Engine seam	1836年	107,41,172	9s. 3d.	(1) ニューカスルの北西, 約4.5マイル
(2) Main Coal seam	(1) Holywell Main	1,424	8s.	(2) 石炭積み込み埠頭 (Lemington) まで約2マイル, 馬および自動斜面軌道による運搬
(3) Splint seam	(2) Newburn Main	12,3,932	8s. 6d.	
銘柄 (1) Hollywell Main	(3) Holywell Reins	1,127	6s. 6d.	
(2) Newburn Main	(4) Do. do. Splint			
(3) Hollywell Reins	1837年	128,52,162	11s.	
(4) Hollywell Reins Splint	Hollywell Main			
炭層 (1) High Main seam	1836年	80,31,729	8s.	(1) ニューカスルの北西, 約9マイル, タイン河畔(北側)に位置する
(2) Five-quarter Coal seam	1837年	84,35,399	9s.	(2) 切羽領域 300 エーカー
(3) Six-quarter Coal seam				(3) タイン河底を坑道で接続した, Prudhoe Main Colliery (1836-8 開坑) を兼営
(4) Yard Coal seam				(4) 蒸気機関車で, Lemington まで坑外軌道運搬(約5マイル)
(5) Horsley Wood seam				
炭層 (1) High Main seam	1836年	62,21,206	6s. 8d.	(1) タイン河のニューカスルより下流で南側のジャロウ (Jarrow) に位置する
(2) Bensham seam	1837年	82,28,762	6s. 6d.	(2) タイン河まで自動斜面軌道運搬
銘柄 Brown's Wallsend			17s. 6d.	(3) 1843年の坑夫総数 502人

炭坑名	開坑時期	鉱区所有・炭坑経営関係	堅坑(深度・設備等)
7 Coxloge Colliery	1810年頃	partner	
8 Wideopen Colliery	1827年	coal owner : Messrs. Perkins & Thadcah	(1) 堅坑 480フィート (2) 巻揚機関 18馬力 1台 24 " 1台 (3) 排水機関 74 " 1台 (4) 製材所用 " 6 " 1台
9 Fawdon Colliery	旧坑 1811年 新坑 1822~ 4年	coal owner : Newmarch, Sons & Company	(1) A pit (288フィート), 1811, 15馬力機関 (2) B pit (288フィート), 1813 -4, 排気坑 (3) E pit (306フィート), 1822 -4, 30馬力機関 (4) F pit (排気堅坑), 1836-7, 100馬力機関
10 Benwell Colliery	旧坑 17世紀 新坑 1789年	coal owner : Messrs. Surtees, Dunn & Company	(1) 堅坑 360フィート (2) 排水機関 40馬力 2台
11 Walbotlle Colliery	1740年頃	proprietors Messrs. Lamb and Company	(1) Coronation pit, Duke pit 他1坑, 計3坑稼行中 最深堅坑 660フィート (2) 巻揚機関 3台 計83馬力 (3) 排水 " 3台 計262 "
12 Wylam Colliery	現在稼行中の 最も古い坑 1750年頃	proprietor Christopher Blakett	(1) 堅坑 770フィート (2) 巻揚機関 約16馬力 1台 (3) 排水機関 60馬力 1台 (排水能力, 1分当り 876 ガロ ン)
13 Jarrow Colliery	1803年 9月26日	coal owners Messrs. Brown, assignees of Simon Temple	(1) Alfred pit (1050フィート) (2) 巻揚機関 80馬力 1台 43 " 1台 (3) 排水機関 90馬力 1台 (4組のポンプを据置け)

炭層・産出炭の銘柄	ロンドン市場向出荷量・船積み価格・市場価格				備 考	
炭層 (1) Monkton seam (2) High Main seam (774フィート) (3) Bensham Main seam (1,044フィート) 銘柄 Hebburn Main	1836年 1837年	40 53	10,946 13,282	10s. 6d. 10s. 6d.	— —	(1) ジャロー炭坑の西、約1マイル (2) H・ディヴィーの発明したワイヤー・ゲージ・ランプをはじめで使用した炭坑、それ以前には、毎日、スチール・ミルを100台前後使用していた (3) タイン河の Black staith まで自動斜面軌道運搬(馬匹)
炭層 Bensham Main seam	1836年 1837年	136 121	52,046 48,005	9s. 9d. 9s. 9d.	— 21s.	(1) サウス・シールズに位置する
炭層 (1) Five-quarter seam (2) Low Main seam	1836年 1837年	2 13	767 3,158	8s. 8s.	— —	(1) ゲイツヘッドの南、3~4マイル (2) 沿岸取引中心 (3) 炭坑から約5マイルのタイン河の Poulter's Close 及びゲイツヘッドの西約2マイルの Dunston の石炭船積み埠頭で、船積み
炭層 (1) High Main seam (2) Hutton seam	1836年 1837年	64 35	16,549 10,374	8s. 9d. 8s.	— —	(1) ニューカスルの南約2.75マイルのゲイツヘッド・フェルに位置する (2) タイン河まで約3マイル自動斜面軌道運搬
炭層 (1) Stone Coal seam (2) Five-quarter seam (3) Brockwell seam	1836年 1837年	18 16	5,214 5,522	8s. 7d. 8s. 7d.	— —	(1) ニューカスルの南西、約7マイルの Ryton に位置する (2) 坑外馬匹軌道運搬及び自動斜面軌道運搬にてタイン河の Derwenthaugh 埠頭へ (3) 鉄工業用最上質コークス炭産出
炭層 (1) Five-quarter seam (2) Main Coal seam (3) Hutton seam	—	—	—	—	—	(1) Chester-le-Street の南西、約1.5マイル (2) the Stanhope & Tyne Ry. によりサウス・シールズまで運搬(約14マイル)
炭層 Hutton seam	—	—	—	—	—	(1) Chester-le-Street の西南西、約2マイル (2) the Pontop & Shields (the Stanhope & Tyne) Ry. によりサウス・シール

炭坑名	開坑時期	鉱区所有・炭坑経営関係	堅坑(深度・設備等)
14 Hebburn Colliery	1792年	coal owner Messrs. Easton & Company	(1) A pit (1,044フィート) (2) B pit (780フィート) 複動式排水機関, 開坑当時, 北部イングランドで最も強力 な機関とみなされていた。 (3) C pit 巻揚機関 30馬力 1台
15 The St. Hilda Colliery, South Shields	1810年4月23日	proprietor the dean & chapter of Durham coal owner (lessee) Robert, William, and John Brandling	(1) 堅坑 858フィート (2) 排水機関 90馬力 1台 (3) 巻揚機関 30馬力 2台 (4) その他, 20馬力の蒸気機関 1台
16 Team Colliery	1530年頃	proprietor the Right Hon. Lord Ravensworth lessee William Wharton Burdon	(1) Street pit (432フィート) 巻揚機関(凝縮) 18馬力 1台 (2) Betty pit 巻揚機関 26馬力 1台 (Messrs. Boulton & Watt 製作) 排水機関 1台
17 Ellison Main Colliery	1780—1790年	proprietor Cuthbert Ellison lessee Messrs. Lamb & Hutchinson	Isabella pit (750フィート) (1) 巻揚機関 約30馬力 1台 (同時に3つの巻揚用吊桶使 用) (2) 排水機関 約30馬力 1台
18 Garesfield Colliery	1800年	proprietor the Marquis of Bute and Miss Simpson of Bradley holder of the royalty Winlinton lordship and Chopwell	(1) 堅坑 150フィート (2) 蒸気機関 25馬力 1台
19 Waldridge Colliery	1831年8月1日	lessor Colonel Jolliff & Lady Byron lessee (coal owner) George Sowerby & partners	(1) 2探炭坑(最深300フィ ート) 1エンジン坑 (2) 排水機関 (高圧)80馬力 1台 (3) 巻揚 " ( " )40 " 1台
20 Pelton Colliery	?	possessor and coal owner James Leed & partners	(1) 堅坑 312フィート ① 巻揚機関 25馬力 1台 ② 排水 " 100馬力 1台 (2) 通気堅坑 384フィート

炭層・産出炭の銘柄	ロンドン市場向出荷量・船積み価格・市場価格	備考
		ズまで運搬(約13マイル)

炭層・産出炭の銘柄	ロンドン市場向出荷量・船積み価格・市場価格				備考
炭層 Maudlin seam	ships	tons	shipping price	market price	(1) ウェア河畔 (2) 固定投資額 £100,000 (1839) (3) 蒸気機関の年間石炭消費量 3,445トン (4) 坑口からウェア河まで自動 斜面軌道運搬 (5) 1842年の総出荷量 56,200トン
1836年	51	13,707	11s. 6d. (平均)		
1837年	61	16,768			
炭層 Hutton seam 銘柄 Hetton coal	1836年 1837年	674 669	210,237 204,668	11s. 6d. (平均)	(1) ダーラム・シティより東北 東, 約5.5マイル (2) ウェア河までの運搬設備 ①蒸気機関車(G. Stephen- son's patent) 5台 ②60馬力・固定式レシプロ ・エンジン2台および自 動斜面運搬装置5基 (3) 1842年の総出荷量は 225,758トン (4) 固定投資額 £20万 (1834)
	1836年	1836. 1~1837. 12, ロンドン市場における各月の第1市場日の価格 { 1月-23s. 6d., 2月-22s. 6d., 3月-22s. 0d., 4月-23s. 0d., 5月-22s. 0d., 6月-21s. 0d., 7月-22s. 0d., 8月-22s. 0d., 9月-22s. 0d., 10月-24s. 9d., 11月-25s. 3d., 12月-25s. 0d. } 22s. 11d. (平均)			
	1837年	{ 1月-25s. 6d., 2月-24s. 3d., 3月-25s. 6d., 4月-25s. 0d., 5月-23s. 3d., 6月-22s. 9d., 7月-23s. 0d., 8月-23s. 9d., 9月-24s. 6d., 10月-23s. 9d., 11月-23s. 9d., 12月-23s. 9d. } 23s. 11½d. (平均)			
炭層 Hutton seam	—	—	—	—	(1) ヘットン (Hetton) より西, 約1マイル
炭層 Hutton seam	—	—	—	—	(1) the Letch pit より西南西, 約2マイル (2) 船積み外港: シーアム・ハーバー (Seaham harbour)
炭層 (1) High Main seam (2) Low Main seam (3) Hutton seam 銘柄 Whitwell Wallsend	—	—	—	—	(1) ダーラム・シティより南東 約2.5マイル (2) Durham & Sunderland Ry. によりサンダーランド港まで鉄道輸送(約14マイル)
炭層 (1) High Main seam (2) Shield Row seam (3) Hutton seam (4) Low Main seam 銘柄 Beamish Coal	—	—	—	—	(1) ニューカスルの南南西, 約8マイル (2) 坑口よりウェア河のファットフィールドまで運搬(約8マイル)

炭坑名	開坑時期	鉱区所有・炭坑経営関係	堅坑（深度・設備等）
-----	------	-------------	------------

ウェア (Wear) 河流域

炭坑名	開坑時期	鉱区所有・炭坑経営関係	堅坑（深度・設備等）
21 Pemberton Main Colliery	1834年	owners of colliery the Messrs. Pemberton	(1) 堅坑 1578フィート (1834年) (2) 排水機関 (複動式, 180~200馬力 1台 (1分当り3,000ガロンの排水能力)) (3) 巻揚機関 150馬力 1台 (巻揚用吊桶, 約1.5トン積載可能)
22 South Hetton Colliery	1833年	coal owner Colonel Braddyll and partners (the South Hetton Coal Company)	(1) Eppleton Jane pit (1080フィート) 他3坑 (最高1488フィート-1843) (2) 堅坑の直径15フィート (3等分割) (3) 排水機関 (複動・凝縮式) 300馬力 1台 (4基の大型ボイラー, シリンダー直径84インチ) (4) 巻揚機関 90馬力 2台 (各2基のボイラー) (5) 巻揚機構はケージ・システムを採用 (2台のケージ, 1回当り各々約300-450kg積載, 18時間で600トン巻揚可能)
23 The Letch Pit	1824年	proprietor & coal owner the Marquis of Londonderry	(1) 堅坑 480フィート (2) 坑道 (斜坑) による自動排水方式 (3) 巻揚機関 32馬力 1台
24 Broomside Colliery	1832~3年	proprietor & coal owner the Marquis of Londonderry	(1) 堅坑 306フィート (2) 主要機関 (排水・巻揚兼用) 約30馬力 1台 (3) 巻揚機関 約18馬力 1台
25 Whitwell Colliery	1837年6月20日	proprietor the Master and Brethern of Sherburn Hospital holder of lease John Gregson coal owner Messrs. Whites, Robson & Ogden (Whitwell Coal Company)	(1) A pit (354フィート, 1837, 6, 20) ①排水機関 100馬力 1台 (排水能力, 1分当り380ガロン) ②巻揚機関 45馬力 1台 (巻揚能力, 毎秒平均20フィート (12時間当り642.8トン)) (2) B pit (390フィート, 1840) 巻揚機関 36馬力 1台
26 Beamish Colliery	1763年	proprietor Sir Robert Eden, Bart.	(1) 坑 (複数) 300~480フィート (2) 各種蒸気機関 20~40馬力 (3) 水力 (水車) 巻揚機 (残存)

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

八五 (二八九)

炭層・産出炭の銘柄	ロンドン市場向出荷量・船積み価格・市場価格				備 考
	ships	tons	shipping price	market price	
炭層 Main Coal seam	—	—	—	—	(1) ティーズ河船積み場まで26½マイル (2) 533車両の炭車により運搬 (3) コークス炭産出
炭層 (1) Five-quarter seam (2) Main Coal seam	—	—	—	—	(1) ヴィショップ・オークランドの西、約3マイル (2) 主として沿岸及び内陸市場向
炭層 Hutton seam	—	—	—	—	(1) ダーラム・シティより南西約6マイル (2) Clarence Ry. よりティーズ河まで運搬

Northumberland and Durham," with descriptive sketches and a preliminary essay on coal and Leifchild, "Our Coal and Our Coal-Pits," rep. ed., 1968 (1st ed., 1853), pp. 109-110, 113-6; Robert ed., 1882), pp. 206-7; Hermann Levy, "Monopoly and Competition", 1909, pp. 107~110, 206-210; 1938, pp. 35, 106, 121; A. J. Taylor, "The Sub-contract System in the British Coal Industry," p. 221.

したがって、第一ランクから第三ランクまでの上位三ランクの炭坑企業は単独炭坑または単独坑次元の、すなわち生産単位次元の資本要因にもとづく競争条件には大きな差異はない、と推定してもよいのではないかと思われる。競争条件の差異は、むしろ立地条件、すなわち炭層の賦存状況（①炭層が分布する深度、②埋蔵量、③炭質、④掘鑿の難易度、等）や輸送条件等の自然的諸条件により強く規定される、と思われる。換言すれば、第一ランクの三大炭坑企業も、第三ランクの中堅炭坑企業も、鉱山地代率に差異はあるにしても、利潤率に一般的な高低関係はないと思われる<sup>(19)</sup>。

また、他方で、上位三ランクの炭坑企業は蓄積基盤をロンドンを中心とした沿岸市場を中心とし、それに外国市場および内陸市場を加えた全市場志向においている点でも共通しており、第四ランク以下の炭坑企業と著しい対照をなしている。さらに、これらの炭坑企業は、全体として、石炭出荷制限協定に強力に結合し連合している

ティーズ (Tees) 河流域

炭坑名	開坑時期	鉱区所有・炭坑経営関係	堅坑 (深度・設備等)
27 St. Helen's Auckland Colliery	1833年3月	proprietor Sir George Musgrave, Bart. royalty の一部 Sir. T. J. Clavering, Bart. the Rev. Matthew Chester	engine pit (480フィート) (1) 排水機関 100馬力 1台 (2) 巻揚機関 50馬力 1台 (高圧式)
28 Old Etherley Colliery	?	undertaker Henry Stobart, Esq., & Partners	(1) Phoenix pit (180フィート) (2) 巻揚機関 20馬力 1台 (3) free level drainage
29 Whitworth Park Colliery	1841年6月10日	holder of royalty R. E. D. Shaftoe, Esq.,	(1) 堅坑 516フィート (2) 排水機関 120馬力 1台 (凝縮式) (3) 巻揚機関 40馬力 1台 (粒炭分離・運搬自動装置付)

註 ① 出典: Thomas H. Hair, "A Series of Views of the Collieries in the Counties of the coal trade, by M. Ross, new ed. 1969 (1st ed., 1844), pp. 9~51; J. R. L. Galloway, "A History of Coal Mining in Great Britain," rep. ed., 1969 (1st P. M. Sweezy, "Monopoly and Competition in the English Coal Trade 1550-1850", try," in "Studies in the Industrial Revolution," edited by L. S. Pressnell, 1960, ② Shipping and market prices はトン当たり (per ton) のもの。  
③ この表は、北東イングランド炭田におけるすべての炭坑を網羅したものでないことを付記しておく

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態

(一) (若林)

八七 (二九一)

点でも共通しているのである。

第四・ランクは固定投資額八、〇〇〇〇二五、〇〇〇ポンドの数の上で最も多い中小炭坑企業であり、主として沿岸取引に従事し、またロンドンおよび地方製造業に汽罐用炭 (steam coal) を供給している点に特徴がある。このため、ロンドンの、しかも主として家庭用燃料炭市場の独占を企図する石炭出荷制限協定に、上位三ランクの炭坑企業ほど強い利害関心をもっていなかったと思われる。<sup>(20)</sup>

最後の第五・ランクは固定投資額八、〇〇〇ポンド未満の零細炭坑企業であり、主として内陸市場取引に従事している。<sup>(21)</sup>

〔二〕 鉱区所有と炭鉱資本 周知のように、イギリスでは一六世紀半〜一七世紀末以来地中に埋蔵された鉱物資源の所有 (鉱区所有) 権は (地表の) 土地所有者に帰属するという「土地所有者主義」(鉱区所有と土地所有の結合) が確立し、以後鉱山業は土地所有者が自ら経営するか、

土地所有者から鉱区を賃借した者が経営することになった。<sup>(22)</sup>そして「鉱区所有の経済的形態が鉱山地代である」。炭鉱は炭層を労働対象とし、それは採炭の進行につれて切り取られ、やがて消滅する。農業では土地を主要な労働手段とし、またそれはその豊饒度が変化するにしても消滅することはない。それにもかかわらず、「本来的な鉱山地代は、農業地代と全く同様に規定される」のである。<sup>(23)</sup>

産業革命開始以降の北東イングランドにおける炭鉱地代は、①鉱区賃借権の取得にともなう定額・固定地代(a fixed, or certain rent)と、②採炭量に比例して増減する鉱区使用料(Royalty, 具体的には *tenail rent* という)とに区別される。定額地代は鉱区賃借契約で規定された年間所定量の採掘権に対応し、鉱区使用料はこの所定量を越えて採掘された石炭に単位量(北部諸炭坑におけるその計算単位は、一八三一年までは *ten* といった、約二七トン)毎に支払うべき地代である。また、定額地代は、鉱区所有者が鉱区賃借人の採掘を促進し(実際の採炭量が所定量に達しなくても全額支払いの義務を負う)、他方で、石炭涸渇後の保有継続を防ごうとするものである。<sup>(24)</sup>

鉱区所有者と鉱区賃借人との権利・義務関係について若干の細目にわたって説明しよう。

北東イングランドでは鉱区賃借人の義務はしばしば厳格に定められた。

その第一は、鉱区賃借人は探査(探鉱)のために少なくとも定められた最低額の投資義務を負ったことである。一七五〇年にジャロー炭坑では二、〇〇〇ポンド、六五年にイースト・デントン(East Denton)炭坑では五、〇〇〇ポンド、一八〇五年に再びジャロー炭坑で借地権が解約される前に一二、〇〇〇ポンドの投資義務を負った。<sup>(25)</sup>第二に、鉱区賃借人は、一般的に解約の際には炭坑の構築物は鉱区所有者に帰属し、堅坑や水路は良好な状態で引き渡すことを義務づけられた。<sup>(26)</sup>

しかしながら、他方で、鉱区賃借人は若干の点で実質的譲歩を獲得した。まず第一に、定額地代条項で定められた所定採炭量に特定の年に達しない場合、時々、その差は「不足分」(“shorts”)と称され、一定期間(たとえば五年)内において鉱区使用料支払い分から控除された。第二に、最低額投資義務とも関わって、必ずしも一般的なことではないが、契約当初の何年間かは(とくに採鉱期間中)定額地代が減額されたり、炭坑における蒸気機関およびその他施設で使用される石炭の鉱区使用料を免除された。第三に、解約の際、頻繁に、蒸気機関、巻揚用索条、坑内外の軌道は賃借人が撤去することができたのであり、また、時折、残された若干の設備も公平な検査人が決めた価格で鉱区所有者によって買い取られたのである。<sup>(27)</sup>

次に、第三に、鉱区賃借契約の期間について、石炭鉱業の初期の段階における契約は期間を定めていないこともあり、時々、契約書なしで年季賃借が行なわれた。しかし、一六世紀半ば頃には、一般的には、契約期間は定められ(二二年契約が最も多い)、その場合、鉱区所有者は有望な炭層の発見が見込まれば短期契約を望んだ。ただし、契約調印時に定められた定額地代と鉱区使用料は、契約期間中は、新たに炭価の高い優良炭層が発見されても変更されず、その期間の超過利潤は鉱区賃借人が取得することになるからである。他方で、鉱区賃借人が十分な採鉱投資を行ない、あらゆる炭層を十分に採掘するようにするためには、一定の長期契約が必要である。こうして、一八世紀における炭鉱技術・生産諸条件等のもとで、従来と同様の二二年間が妥当な契約期間と看做された(六六事例中三三事例、二二年未満六事例、二二年以上四二年内一事例、四三年以上二六事例)。きわめて長い契約期間(たとえば九九一〇〇年、極端な契約になると一、〇〇〇年)を含めて、地代契約とくに鉱区使用料を販売価格または利潤に比例して変更するスライディング・スケール(the sliding scale)契約は北東イングランドでは望

ましいとは看做されなかつた(スコットランド、ヨークシャー、ノース・ウエールズではいくつかの事例が見られた)。契約期間中の炭鉱地代の“固定化”は、一方で契約時点の地代を“高水準”にする傾向を生みだし、他方で不況時等の炭価下落の際に鉱区賃借人の地代負担を重いものにする。しかし、一八世紀を特徴づけた石炭鉱業の隆盛と北東イングランドにおける一七七一一一八四四年の石炭出荷制限協定のもとの石炭価格の騰貴傾向のなかで、かかる鉱区賃借契約は賃借人に超過利潤をもたらす有利なものとなつた。その事實は、一七三五年、カーライル卿がグランズ・アライズ(Grand Allies—the Ravenhworth, Strathmore, Wortley families)とラング・マントン炭坑(所在地ニューカスル)の九九九年契約を締結した際の例外的な地代契約(最初の六年間、定額地代四〇〇ポンド、鉱区使用料テン当り一三シリング八ペンス、次の六年間、夫々、六〇〇ポンド、一三シリング八ペンス、次の二八年間、夫々、九〇〇ポンド、一三シリング八ペンス、残りの期間、夫々、九〇〇ポンド、一五シリング)や、一般的には、契約更新時における鉱区所有者の地代増加要求に示された。<sup>(28)</sup>

一八世紀における鉱区賃借契約は二二年間を基準としていたが、それ以上の長期契約も含めて、鉱区賃借人は契約期間途中の条件付の解約権(the right of surrender, or withdrawal)を獲得していた。例示一—一七四二年のロング・ベントン炭坑の九二年契約において、八年目の終りおよびその後三年間の予告期間において各年の終りの時点で解約権を付与された。例示二—一七四二年のケントン炭坑の三一年契約において、一二ヶ月の予告期間を条件として、二年目、一四年目、二二年目、二八年目の終りの時点で解約権を付与された。例示三—一七四二年のタイン・レベル・デュリフト(Tyne Level Drift)炭坑の契約では二、九、一六、二三年目末に解約可能であつた。例示四—一七九六年のコックスロッジ(Coxlodge)炭坑の三一年契約において、六ヶ月間の予告期

間を条件として、五、一四、二一、二八年目終了時点での解約権が認められた。炭層が涸渇した場合にも解約権が認められた。その他、浸水や有毒ガス発生のための採炭不可能となった場合の解約権を認めた契約もあった。<sup>(29)</sup>中途解約であろうと、満期解約であろうと、解約時の構築物の処分に関する条件は、既に述べたように、全く変わらなかった。

一九世紀に入って、炭鉱投資額が増加し、堅坑深度が増加し、採炭領域が拡大するなかで、投下資本を回収する必要と炭坑寿命の長期化によって、二・一・年・契・約・慣・習を中心としながら契約期間は長期化する傾向にあったと思われる。<sup>(30)</sup>

第四に、炭鉱地代や鉱区賃借契約における権利 $\parallel$ 義務関係 $\parallel$ とくに鉱区賃借権の確立 $\parallel$ とならんで、石炭鉱業にとって重要な問題は通行地代 (wayleave rent) であろう。通行地代は、一般的には、他人の所有地内の道路または水路を通じて鉱物その他貨物を輸送する通行権取得の代価として支払われる地代である。炭坑の場合、当該鉱区 $\parallel$ 土地所有者の土地を使用して石炭運搬をする際の通行地代は、事実上炭鉱地代に含まれているものとして無料である。そして公共鉄道建設が進展する一八三〇年代中葉以前、高水準の通行地代こそ北東イングランドの炭鉱立地を河川または海岸から一〇—二マイルに制限し、とくにタイン、ウエア両河流域諸炭坑全体にとって地理的位置の独占的利益を享受 $\parallel$ 分配する手段となり、また大炭坑主(とくにウエア河流域の大炭坑主は同時に鉱区 $\parallel$ 土地所有者)は通行地代の支払い者であるよりもはるかに大きな受領者であった。また彼等は通行権を買取したり、自分に有利な差別的通行権を獲得したりした。<sup>(31)(32)</sup>

(三) 小括——近代的な鉱区所有 $\parallel$ 資本関係の確立 さて、これまでわれわれは炭坑企業の展開状況と鉱区所有

炭鉱資本の諸関係について考察してきた。そのなかで、①石炭出荷制限協定に全体として結合した炭坑企業は企業資本規模の異なる上位三ランクの企業群であるが、それらは生産単位としての一炭坑当りの資本規模はほぼ同一水準にあり、したがって資本に固有な要因からみた競争条件には大差がないこと、②鉱区所有と炭鉱資本との諸関係においてはいわば「資本優位」が、とくに近代的な鉱区賃借権が成立していること等を説明してきた<sup>(33)</sup>。われわれは、本節(3)の締め括りとして、それらを炭鉱地代の推移を説明して補足し、通行地代と鉱区所有炭坑主の問題について考察しておきたいと思う。

炭鉱地代は、既に述べたように、形態的には、定額地代と鉱区使用料とに区分されるのであるが、単位生産量当りの金額は全く同額か、ほぼ同様であった<sup>(34)</sup>。ところで、所定採炭量に対する年間定額地代とそれを越える採炭に対して単位量当り一定額に固定された鉱区使用料という炭鉱地代の賦課方式は、一六一〇年代に採用されはじめ、王政復古(一六六〇年)以後増加したが、一七世紀末になお一般的なものとならず、一八世紀前半期によりや一般的なものとなったのである。かかる炭鉱地代の賦課方式以前は、一般的には、採炭量に制限規定を設けない年額固定借受料(a fixed annual rent)と定額一時金(fines)という方式が採用されていた<sup>(35)</sup>。この賦課方式の場合には、採炭量が多ければ多い程、地代率は低下することになる。こうした炭鉱地代の賦課方式の歴史的転換を考慮しながら、炭鉱地代率の推移を考察しよう。

絶対王政期の一五八〇年—一六一〇年の三〇年間におけるティン、ウェア両河流域諸炭坑(王領地)の年額固定借受料の坑口価格に占める比率は平均約三%であり、また一六世紀末までは定額一時金を要しない事例がきわめて多く、それをともなう事例でも、せいぜい前者と同額ないしそれ以下が多かった。しかし、一七世紀に入る

とともに、年額借受料に比べて一時金が増大する傾向が見られるようになった。<sup>(36)</sup>

一六一〇年から一六六〇年までの間——市民＝ブルジョア革命期を後半二〇年間に含みつつ——、定額一時金の増大傾向と採炭量に比例した鉱区使用料の採用の一定の進展のなかで炭鉱地代率は増加し、一六六〇年以後一八世紀半ば頃までの地代率は、ノーサンバーランド、ダーラム、サウス・ウエールズ、ミッドランドで、最高二五%、平均は二・二五%<sup>(37)</sup>(坑口価格の%)であった。

一八世紀半ば頃、炭鉱地代率＝鉱区使用料は低下しはじめて、一七六〇年代と七〇年代「アダム・スミス」の時代には、最高二〇%、平均一〇%<sup>(38)</sup>(坑口価格の%)となった。

それ以来、炭鉱地代率は一層低下し、一八二四年—三四年の時期においてノーサンバーランド、ダーラム両州

第9表 炭 鉱 地 代 の 推 移

項 目	年 代	18 世 紀	1824~34	1836	1889	20 世 紀
Pithead Price per ton (A)	—	—	最高 8s. 3d. 最低 6s. ~6s. 6d.	最高 10s. 7d.	平均 6s. 4d.	—
Royalties per ton (B)	—	—	平均 5d. ~6d.	最高 1s. 3d.	最高 10d. 平均 5 <sup>10</sup> / <sub>10</sub> d.	1925 5d. ~7d. 1932 9d.
% (B/A)	8.3% ~12.5%	1760年代~70年代平均10%	平均 6.7%	—	平均 6.7%	1925 平均 2.5%
Wayleave Rent per ton-mile	—	—	1830~36 1d. ~2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	—	—	1918 1d. ~1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.

註 1) 出典: Net, op. cit., Vol. One, pp. 326-7, 335; Ashton and Sykes, op. cit., p. 190; Levy, op. cit., p. 138; より作成。

2) 1824~34年および1836年間はノーサンランド、ダーラム両州の数値であるが、それ以外は両州を含む全国レベルの数値である。

における平均炭鉱地代率は約六・七%（坑口価格の1/15）となった。この地代水準は一八八九年のそれとほぼ同じであった。<sup>(39)</sup>

ところで、絶対王政期における低地代率が市民革命—王政復古を経て高水準となり、それが産業革命直前の一八世紀半ば頃まで持続し、さらに産業革命の進行とともに低下しはじめ、産業資本確立期まで続き、そこで一九世紀末とほぼ同一の安定的水準となったという推移は何を意味しているだろうか？

絶対王政期の低地代水準は、一言でいえば、絶対王政の炭鉱開発ないし増炭の積極的推進という当時の産業政策の手段であったからである。そして、当時、ニューカスル炭は初期独占政策の重要な対象であった。<sup>(40)</sup> しかも、採炭量制限規定を設けない鉱区貸借契約—とくに王領地炭鉱で一般的であった—はいわば耕作面積規定を定めない借地契約に類似する非合理的に前近代的性格をもつものであり、そのもとで採炭量が年額固定借受料を比べて相対的に多ければ多いほど炭鉱地代率はそれだけ低くなるのである。<sup>(41)</sup> さらに、近代的な炭鉱地代率の格差は一定の合理的格差の限界内へ縮小していく傾向をもつのであるが、エリザベス一世治世末期の炭鉱地代率は、かかる非合理的な地代賦課制度のもとで、〇・五%から二〇%（トン当り1/4ペンスから5ないし6ペンス）の格差をもっていた。<sup>(42)</sup>

市民革命による絶対王政の崩壊は、かかる政策的に形成された非合理的低地代率を修正し、一六六〇年以後、新開坑の展開と生産増加（一六八〇—九〇年の生産量は一五五—一六〇年と比べて、全国レベルで約一四倍、北東部二州で約一九倍、ニューカスルからの船積み量は一五六三年—約三・三万トン、一六〇八年—約二三・九万トン、一六五八年—約五二・九万トン、一六八四年—約六一・六万トン<sup>(43)</sup>）のなかで、採炭量に連動し比例した地代賦課方式の採用の進展のもとで、炭鉱地代率は数倍となり、高生産性炭鉱では二五%にも達したのである。<sup>(44)</sup>

かくして、市民革命—王政復古以後きわめて高くなった炭鉱地代率—とはいえ農業地代率よりはかなり低いが一は、一方では、地代賦課方式の合理化—近代化の進展の反映であるとともに、他方では、絶対王政の政策的干渉が排除された結果である、と思われる。

一八世紀第一・四半期にはかかる炭鉱地代賦課方式が確立し、それ以後、炭鉱地代は、市況や炭坑利潤はもとより、かなりの程度採掘条件をも顧慮しない所与の採炭量に賦課される固定収入の性格を強め、さらに一七六〇年代—七〇年代以降の産業革命の展開と一八三〇年代の産業資本の確立までの過程における鉱区所有に対する資本の優位の進展を通じて、炭鉱地代率は低下していった、と思われる。この単位生産量当りの地代—鉱区使用料の格差も縮少し、一八二四—三四年の北東部二州のそれはトン当り平均五—六ペンス、三六年の最高は一五ペンス（—シリング3ペンス）であった（第9表参照）。

ここで通行地代について簡単に触れておこう。一五六六年のかの「財務裁判所」(Court of Exchequer)判決以降、「王室鉱山特権」が否定され、金銀を除くすべての鉱石はそれが所在する地表保有権に帰属するに至った。通行地代は、①地表保有権を構成する二つの保有権—領主的保有権と農民的保有権<sup>(46)</sup>—の競合の下でとくに農民保有地内の石炭鉱石に対する権利が領主に帰属している場合に発生する炭坑稼行による農業経営権の侵害—堅坑掘鑿、施設設備、排水路敷設、—河川・本街道への運搬道使用のみでなく一六世紀末—一七世紀初頭に一五〇—二二〇フィートに達した堅坑深度からの掘進等による地表占有、耕地・牧草地の汚染・損傷、地表陥没等—②牧草地・荒蕪地等の共同地の一部分の排水路・運搬道としての占有による権利侵害に対する補償措置として、一六世紀末から一七世紀初頭にかけて成立し、市民革命期までに種々の形態で一般的なものとなった。この補償の形態と評価基準は、地方またはマ

ナーの慣習により様々であったが、一般的には、運搬量 $\parallel$ 距離当りの地代 (ton-mile rent)ではなく、炭鉱地代と同様に、年額固定地代と一時金として支払われた<sup>(47)</sup>。

通行地代は、実際に蒙った損害に対する十分かつ適切な賠償のみを支払うべきか、あるいは鉱区賃借人が当該炭坑から取得した利益に比例して支払うべきかをめぐって争われたが、後者の比重が多くなり、市民革命前の枢密院 (the Privy Council)、それ以後の議會 (the House of Commons) の反対にも拘らず、後者による方法が一般的なものとなった。しかも、通行地代は、保有地・共同地を含めて、当該鉱区所有者を除くマナー領主、自由保有権者 (freelolders) ばかりでなく、騰本保有権者 (copyholders) や定期借地権者 (leaseholders) — 彼の通行地代請求資格はその経済的地位とマナーの慣習により、後にその請求資格を法的に剝奪されたが) も請求し、そして彼等はその土地が炭坑稼行にとって死活的な位置を占めればそれだけ高い通行地代を請求するか、或いは通行権賃貸を拒否した。ダーラム司教領における自由保有権者と騰本保有権者は通常彼等自身が設定した条件以外ではその保有地の通行権賃貸を拒否することができた<sup>(48)</sup>。

こうして、通行地代は、炭坑主にとって、とりわけタイン・ウエア両河流域の炭坑主たちにとって、きわめて抑圧的なものとなった。一六七六年および一六九六年、ニューカスルの炭坑主たちは、土地所有者が請求する法外な通行地代を制限する議会の成立を求める請願を行い、また一七三〇年代に、北部イングランドの炭坑主たちは、当該地方の石炭運搬のために必要なすべての土地を国家が公平な評価額で買い上げ、必要な炭車軌道を敷設し、それを使用する炭坑主に地代を賦課することをめざす運動を展開した。しかし、いずれも実らなかつた。

通行地代は、一七世紀末ないし一八世紀初頭に最高に達し、一七六〇年代でも北部イングランドではしばしば農業地代の二〇倍―四〇倍に達した。しかし、全体として、一八世紀初頭以来、通行地代は、坑口価格に占める割合からみれば、着実に減少し、一八世紀中葉以降急進展した「困い込み」によって多くの請求権者が排除され、さらに世紀の交頃から、運搬される石炭の重量と距離に比例した合理的な通行地代賦課方式 (ton-mile rent) が採用されるようになった。<sup>(49)</sup> だが、これとは裏腹に、一八世紀後半から公共鉄道建設が展開される一八三〇年代半ば過ぎまで、炭坑主たち自身によって通行権を濫用し、高率通行地代を賦課することによって、炭鉱立地を、したがってまた競争を制限することがしばしば起こったことは既に述べたとおりである。

さて、本節の最後に、鉱区所有炭鉱主の問題について若干述べておこう。

既に指摘したように、本稿の主題である石炭出荷制限協定の存続した一七七一年から一八四四年までの期間における鉱区所有炭鉱主がかなり存在したことは明白であるが、数量的には確定できないのが難点である。そこで、一八五八年の鉱山統計 ("Mineral Statistics") における炭坑を企業形態別に分類し、個人企業とくに貴族経営炭坑に着目してみた (第10表参照)。

一八五八年の時点の北東イングランドにおける炭坑数は二六〇で、個人経営七六一その内貴族経営三三、パートナーシップ経営三四、カンパニー経営一三七となっている。過半数の炭坑がカンパニー経営であるが、その内一二五炭坑は個人名を冠したもの (たゞきは Easton, Anderson and Company とか Cochrane and Company というように―第8表をも参照) であり、少なくとも当時のイギリスにおいて、個人名を冠した株式会社がかんり見られるが、そのなかに、実質的にはパートナーシップであるものも少なくないと、推定される。そして、鉱区所有

第10表-1 北東イングランド諸炭坑の企業形態別分類 (1858年)

Divisions and Districts		Forms of Enterprise				
		Pivate (aristocrat)	Partnership	Company <sup>2)</sup>	other and unknown	Total
Northumber-land, Northern Division of Durham	Seasale Collieries District of Tyne, Blyth and Coquet	10 ( 2)	6	59 [ 52]	3	78
	Landsale Collieries Northumberland and North Durham District	24 ( 2)	11	15 [ 15]	7	57
Southern Division of Durham	District of Tyne	2 ( 0)	4	12 [ 10]	2	20
	Wear and Seaham District	20 (18)	0	14 [ 11]	0	34
	Tees Hartlepool, and Stockton District	20 ( 1)	13	37 [ 37]	1	71
Total		76 (23)	34	137 [125]	13	260

- 註 1) 出典：“Mineral Statistics,” pp.149-153 より作成。  
 2) Company 欄の [ ] 内の数字は、個人名を冠したものである。  
 3) その他 (other) の形態では、故人の受託者団 (Trustees) によるものが4炭坑ある。

第10表-2 ロンドンデリー侯(夫人) 所有=経営の炭坑リスト (1858年)

Name of Colliery	Where situated
1 Broomside	Durham
2 Durham Old	“
3 Hetton, North	Sunderland
4 Pensher	“
5 Pittington	Durham
6 Rainton	“
7 Seaham	Sunderland

出典：“Mineral Statistics,” p.152 より作成。

第10表-3 ダーラム伯所有=経営の炭坑リスト (1858年)

Name of Colliery	Where situated
1 Brasside	Durham
2 Cocken	“
3 Frankland	“
4 Harraton	Chester-le-Street
5 Houghton-Le-Spring	Durham
6 Lambton	“
7 Lumley	“
8 Little Town	“
9 Newbottle	Sunderland
10 Sherburn Hill	Durham
11 Do. House	“
12 Do.	“

出典：“Mineral Statistics”, pp.150, 152 より作成。

炭坑主は、すべての企業形態のうちに含まれていると思われるが、とくに個人炭坑主なかでも貴族炭坑主が最も明確にそれを該当すると思われるのである。

貴族経営炭坑主のなかで、ロンドンデリー侯 (Marquis of Londonderry) は少なくとも一八二〇年代—四〇年代のウェブ河流域の最大の炭坑主 (五八年時点では同夫人が七炭坑を経営) であり、またダーラム伯 (Earl of Durham) も大炭坑主 (五八年時点で一二炭坑を経営) であった。彼等は、後に述べるように石炭出荷制限協定内部においても重要な役割を果たしたのである。<sup>(88)</sup>

- (1) P. M. Sweezy, "Monopoly and Competition in the English Coal Trade 1550-1850", pp. 117-8.
- (2) J. R. Leitch, "Our Coal and Our Coal-Pits", pp. 121-2.
- (3) Sweezy, *op. cit.*, p. 57.
- (4) *Ibid.* 七人の炭坑主 (炭坑企業) 名は以下の通り、1. Lord Durham, 2. Lord Londonderry, 3. The Hetton Coal Company, 4. Stobart and partners, 5. M. I. Davison, 6. William Russell and Company, 7. William Bell and partners.
- (5) *Ibid.*, pp. 109-110.
- (6) *Ibid.*, pp. 46-8, 105-7; H. Levy, "Monopoly and Competition", pp. 120-1; D. J. Williams, "Capitalist Combination of the Coal Industry", pp. 41-4. ナーニム州で栄々二〇年代—四〇年の鉄道建設の状況については、次の文を参照、Henry Grote Lewin, "Early British Railways 1801-1844", 1925, Early Railways in the County of Durham (Railway Map) attached to page 10.
- (7) A. J. Taylor, "The Sub-contract System in the British Coal Industry", in "Studies in the Industrial Revolution", edited by L. S. Pressnell, p. 221; Thomas H. Hair, "A Series of Views of the Collieries in the Counties of Northumberland and Durham", with descriptive sketches and a preliminary essay on coal and coal industry in the coalfield, 1844, pp. 10-11.

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (二) (若林)

trade, by M. Ross, new ed. 1969 (1st ed. 1844), pp. 5-6.

(8) Hair, *op. cit.*, p. 6; Sweezy, *op. cit.*, p. 110; Leitchild, *op. cit.*, p. 181.

(9) Sweezy, *op. cit.*, p. 111.

(10) *Ibid.*, p. 110; Levy, *op. cit.*, p. 139.

(11) この数値は、タイン河流域に於ては、二九年のニューカメル港から沿岸・外国両市場への出荷量を、ウエア河流域に於ては同じくサンダーランド港のそれを、炭坑数で除算して算出したものであり、内陸市場への出荷量を含まない。こので実際の数値は若干大きくなるを推定される。両港からの出荷量に於ては次の文献を参照。B. R. Mitchell and P. Deane, "Abstract of Historical Statistics", p. 111.

(12) Sweezy, *op. cit.*, pp. 110-12; Levy, *op. cit.*, pp. 121, 139; Williams, *op. cit.*, p. 50; Hair, *op. cit.*, p. 6.

(13) Leitchild, *op. cit.*, p. 121.

(14) *Ibid.* のこの炭坑企業及び炭坑主の一八五八年の経営炭坑名を示るべき次のリストである。(1) Marchioness of Londonderry (=Owner's Name) ① Broomside (所在地: Durham) ② Durham Old (Durham) ③ North Hetton (Sunderland) ④ Pensher (Sunderland) ⑤ Pittington (Durham) ⑥ Rainton (Durham) ⑦ Seaham (Sunderland) ⑧ 北斗合社炭坑。⑨ Earl of Durham (=Owner's Name) ⑩ Harraton (Chester-le-Street) ⑪ Brasside (Durham) ⑫ Cocken (Durham) ⑬ Frankland (Durham) ⑭ Houghton-le-Spring (Durham) ⑮ Lambton (Durham) ⑯ Lumley (Durham) ⑰ Little Town (Durham) ⑱ Newbottle (Sunderland) ⑲ Sherburn (Durham) ⑳ Sherburn Hill (Durham) ㉑ Sherburn House (Durham) ㉒ 北斗合社炭坑。㉓ Hetton Coal Company (Owner's Name) ㉔ Elenore (Hetton) ㉕ Eppleton (Hetton) ㉖ Great Hetton (Sunderland) ㉗ 北斗合社炭坑。cf. "Mineral Statistics of the United Kingdom of Great Britain and Ireland for the year 1858." (Part I.) by Robert Hunt, F. R. S., Keeper of Mining Records, 1859, (北斗合社炭坑) "Mineral Statistics" ㉘ pp. 150, 152.

- (15) Leifchild, *op. cit.*, p. 122; "Mineral Statistics", p. 153.
- (16) Leifchild, *op. cit.*, pp. 109-110; Hair, *op. cit.*, pp. 21-2; Levy, *op. cit.*, p. 113; "Mineral Statistics", p. 150. と同じで、本文中で指摘した「メイン・ダイク」という岩脈は「ステラ・グランデ・リース (Stella Grand Lease) 炭坑ではじめて発見され、それは「デントン (Denton)―ウエスト・ケントン (West Kenton)―ゴスフォース・キリングワース (Killingworth)―バックワース (Backworth)」を切れ目なく続き、最後に支脈に分かれて北海にのめりこんでいるのであるが、メイン・ダイクとハイ・メイン炭層とが隣接関係にあることがわかり、かくしてゴスフォース・コックスロッジ (Coxsledge) フォードン (Fawdon) ワイドオープン (Wideopen) 等の諸炭坑でハイ・メイン炭層が発見されたのはメイン・ダイクによるものである (Hair, *op. cit.*, p. 21)。
- (17) Leifchild, *op. cit.*, pp. 113-4; Hair, *op. cit.*, pp. 42-3; R. L. Galloway, "A History of Coal Mining in Great Britain", pp. 206-7.
- (18) Leifchild, *op. cit.*, p. 122.
- (19) 石炭出荷制限協定期間 (一八四四年) 以後一〇年間ほどの第一ランクの三大企業の年平均利潤は、各々三五、〇〇〇〜四五、〇〇〇ポンドであったといわれ、他方で、五五年頃、ニューカスル北部の投資額五万〜六万ポンドの若干の炭坑は、年入、〇〇〇〜一五、〇〇〇ポンドの利潤をあげていた事実がそのことをある程度裏付けていると思われる (cf. *Ibid.*, p. 123)。
- (20) *Ibid.*, p. 123.
- (21) *Ibid.*, p. 123.
- (22) 隅谷三喜男『日本石炭産業分析』、四一六―一八ページ。石村善助『鉱業権の研究』、一七―二二ページ。田中豊治『イギリス絶対王制期の産業構造』、一五八―一七六ページ。
- (23) 隅谷、前掲書、四二四―四三〇頁。K. Marx, "Das Kapital", Bd. III, Dietz Verlag Berlin, 1965, S. 783, 邦訳「マルクス・エンゲルス全集」(大月書店)、第二五卷第二分冊、一九六七年、九九三―九九四頁。
- (24) T. S. Ashton and J. Sykes, "The Coal Industry of the 18th Century", p. 180; Leifchild, *op. cit.*, pp. 133

4: J. U. Nef, "The Rise of the British Coal Industry", Vol. One, p. 325. 炭鉱地代ないし鉱区使用料の形態としては、エーカー当り地代 (acreage rents) がある。この地代形態は、一八世紀半ば頃から、探鉱技術の発展につれて、事前に石炭埋蔵量を計算できるようになり(たとえば、炭層一インチ毎にエーカー当りで二二〇トン)、炭層が相対的に薄く、長壁式採炭法を採用しているランカシャー、ヨークシャーおよびミッドランドに導入された。ここでもまた、年間の所定面積採掘規定にともなう定額地代とそれを越えて採掘された面積に応じて変化する鉱区使用料とに分かれる。ところで、このエーカー当り地代としての炭鉱地代は、採炭可能量が計算できない残柱式採炭法を採用している北東イングランドのノーサンバーランド、ダーラム両州、カンバーランド、スコットランドでは見られなかった (Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 177-8)。

- (25) Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 183-4.
- (26) *Ibid.*, p. 186.
- (27) *Ibid.*, pp. 184-6.
- (28) *Ibid.*, pp. 189-191; Nef, *op. cit.*, p. 322, Vol. Two, pp. 60, 438-445 (Appx. M). 田中「前掲書」一九〇一八ページ。きわめて長い鉱区賃借契約は、とくに教会所領(北部諸州、とくにダーラム州では英国国教会 [the Church of England] が、鉱区使用权の最も重要な関係者である)に多く、生涯賃借契約 (life leases) 等を含んだ (Leitch, *op. cit.*, p. 133; Sweezy, *op. cit.*, p. 52)。また、鉱山地代と超過利潤との関係で「ジップ・スウィーヂは次のように指摘している。「地代や鉱区使用料が超過利潤を侵食する傾向があることは疑いないが、習慣や慣習が、鉱区使用料の金額を決定する非常に大きな役割をはたしたと思われる。」(Sweezy, *op. cit.*, p. 117)。また、ネフは、次のように指摘している。「鉱区賃借契約が存続すべき期間中の「通常の資本利潤」を越えるあらゆるものを吸収する鉱区使用料の評価法は、今なお考案されて「なご」」(Nef, *op. cit.*, Vol. One, p. 329)。
- (29) Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 185-6. 隅谷「前掲書」四二六—七、四三〇—一。
- (30) Nef, *op. cit.*, Vol. One, p. 322. ネフによれば、今日(一九三二年)では、二一年契約が全く放棄されてはいけなくなけれども、一般的な契約期間をもっと長く、四二—六〇年である。隅谷「前掲書」四二七、四三〇—一。
- (31) Nef, *op. cit.*, pp. 329, 331; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 187-8; Sweezy, *op. cit.*, pp. 92-3.

- (32) これまで述べてきた形態の諸地代以外に、炭坑では次のようなものが存在した。まず第一に、堅坑を当該鉱区に土地所有者以外の所有者の土地に掘鑿することが必要ない適当な場合、堅坑所在の土地の所有者は、①堅坑地代 (shaft rent) ②地下通行地代 (underground wayleave rent) を徴収した。第二に、既存の鉱区と所有者の異なる新たな隣接鉱区を賃借し、費用節約のためそこに第二堅坑を掘鑿せず、既存の鉱区内の坑道を延長して隣接鉱区へ掘進し、かつ既存鉱区内の堅坑を使用して石炭を運搬する場合この場合、既存鉱区の所有者の許可が必要であることがその契約条項に銘記された。既存鉱区の所有者は③地下の運搬坑道の使用に対して地下越境通行地代 (out-stroke rent) および堅坑地代 (地表) 通行地代も徴収した。また、きわめて稀ではあったが、鉱区所有者が当該鉱区内で採掘された石炭に対しても堅坑地代、地下通行地代を課した場合があったが、それは定額地代や鉱区使用料をそれだけ減らすだけであった。cf. Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 186-7.
- (33) イギリスにおける耕作地の近代的借地権の確立については、次の文献に興味深い示唆を与えられた。椎名重明『近代的土地所有』一九七三年、とくに「第二章イギリス農業革命と借地権の近代化」を参照。
- (34) Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 180. したがって、炭鉱地代率 $\rightarrow$ ここでは、単位生産量当りの地代を坑口価格で除算して百分率で示す $\rightarrow$ は、定額地代でも、鉱区使用料でも、全く同率か、ほぼ同率になる。
- (35) Nef, *op. cit.*, Vol. One, pp. 319-326. 田中、前掲書、一九九—二〇五ページ。
- (36) Nef, *op. cit.*, Vol. One, p. 326, Vol. Two, pp. 438-445 (Appx. M). 田中、前掲書、一九四—七、一九九—二〇〇ページ。また、ノールサンバーランド、ダーラム両州の一六二一年の王領炭鉱の年額借受料は総収益 (value  $\rightarrow$  profit) の平均一二%を占めるにすぎなかった (Nef, *op. cit.*, Vol. One, p. 146-7. 田中、前掲書、二〇〇ページ)。
- (37) Nef, *op. cit.*, Vol. One, pp. 325-6.
- (38) *Ibid.*, p. 326. アダム・スミスは次のようにいう、「石炭が地代を生じるところでさえ、そこでの地代が石炭の価格のなかに占める割合は、土地の他の大部分の粗生産物の価格のはあいよりも一般に小である。地上にある所有地の地代は、ふつうその総生産物の三分の一に達すると想定され、しかもこれは、一般に収穫の随時的な変動とは無関係な確定地代 (a rent certain) である。炭坑では、総生産物の五分の一といえはむしろ高い地代であり、十分の一産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林) 一〇三 (三〇七)

がふじうの地代で、しかもそれが確定地代であることはめったになく、生産高の随時的な変動に依存している」(Adams Smith, "The Wealth of Nations", edited by Edwin Cannan, 1937, p. 167. 大内兵衛・松川七郎訳「諸国民の富」一、一九六九年、三二二—三三三頁)。一七六一年、ダーラム州のウァイニヤ・ハウス(Whinney House)炭坑の地代率は一〇・四%、一八〇四年、ニューカスルのロックスロッジ炭坑では一〇・二%、同年、ゲイツヘッドのタイン・メイン(Tyne Main)炭坑では八・二%であった(Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 189)。

(39) *Nef. op. cit.* Vol. One, pp. 326-7.

(40) *Ibid.*, pp. 148-155. 田中「前掲書」一五一—三、一八八—九、二〇五—二〇七頁。ニューカスルの石炭業における初期独占(company of hostmen)については、次の文献を参照。*Nef. op. cit.*, Vol. Two, part IV, chaps. III, V, VI; Levy, *op. cit.*, pp. 24-8; Sweezy, *op. cit.*, chaps. I, II, III; Williams, *op. cit.*, chap. II; R. Smith, "Sea-Coal For London—History of the Coal Factors in the London Market", pp. 7-14, 20, 38-9 (以下、著者名を Smith と記しつゝる場合 R. Smith を示す); Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 195, 211; Hair, *op. cit.*, p. 4. 田中「前掲書」第四章「六、石炭業『独占』の形成」。かかる初期独占、すなわち、ニューカスル・ホストメン・カンパニーによる石炭業支配、イングランドの東部・東南部、とくにロンドン市場支配は一六世紀半ば以降市民革命にいたる過程で、国民の反独占闘争の重要な目標の一つとなった。本稿のテーマである一七七一年—一八四四年の石炭出荷制限協定は近代的、資本主義的形態での独占の復活であった。

(41) 炭鉱地代は、既に述べたように、炭層の深さ・厚さ・炭質・炭坑の市場からの距離によって変化するのであるが、炭鉱地代率の差異は①一定の投下資本当りの採炭量と②運賃における差異として現われると思われ。炭質の差異は、原理的には、坑口価格の差異として現われるので、坑口価格に対する地代の割合としての地代率の差異とはならない。ところで、①と②がそれぞれ勿論全く同一となることは決してないが、同一地域内の炭層の深さ・厚さには、地質の点でそれ程極端な差異があるというよりはむしろ一定の限界内で近似性が見られ、また運賃も同一地域内では、交通手段の発達—とくに公共鉄道網の成立—とともにその格差は縮少していく。しかし、このことは投下資本当りの地代率における格差縮少には決してならず、むしろ市場拡大とも関連した最劣等鉱区の開坑ないしより優良な鉱区の発見などによりその格差は拡大するのである。

- (42) *Nef, op. cit., Vol. One, p. 327.*
- (43) *Nef, op. cit., Vol. One, pp. 19-21; Vol. Two, Appx. D, (1)-(a) to face p. 380.*
- (44) *Ibid., Vol. One, p. 326.*
- (45) *Ibid., pp. 327-9; 隅谷、前掲書、四二七ページ。*
- (46) 石炭鉱石が領主保有権、または農民保有権のどちらかの保有権に帰属したか、および炭鉱利用の制限の問題については、田中、前掲書、一五八—一八八ページ。*Nef, op. cit., Vol. One, Part III, を参照。*
- (47) *Ibid., pp. 329-332.*
- (48) *Ibid., pp. 332-3.*
- (49) *Ibid., pp. 332, 334-5.*
- (50) スウィージは、北東イングランド炭鉱を念頭におきながら、「炭坑主たちは、かなり重要な程度において、イギリス土地貴族制の精華 (the cream of the British landed aristocracy) であり、他方でイギリス国教会は北部諸州における最も重要な鉱区使用権保有者の一つであった」と指摘してゐる (*Sweezy, op. cit., p. 52*)。

## 二 石炭流通構造と市場Ⅱ独占禁止政策・石炭税制の展開

ニューカスルやサンダーランドから石炭船 (collier) Ⅱ帆船で沿岸に沿って販売Ⅱ消費市場まで運搬される石炭は一六、七世紀以来「海送炭」 (sea-coal, or sea-borne coal) とよばれ、<sup>(1)</sup>一九世紀半ばすぎまでロンドン市場に搬入される石炭の圧倒的部分を占めた。

本稿が考察すべき対象時期 (一七七一年—一八四四年) におけるニューカスル炭やサンダーランド炭 (一八二〇年代後半以降、ストックトン炭が参入) の産炭地市場からロンドン市場を含む流通構造はほぼ一七三〇年代に形成された (第2図参照)。<sup>(2)</sup>

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

第11表 ニューカッスル、サンダーランドからの石炭出荷量と  
ロンドンの入荷量

Places Years	(in thousands of Newcastle chaldrons)					(in thousands of London chaldrons Coal Imported into London)	
	from Newcastle		from Sunderland		from Newcastle & Sunderland	by sea	by rail (r.) & canal (c.)
	coastwise	oversea	coastwise	oversea	coastwise		
1770	372		213		—	613	
1	—		220		—	678	
2	352		257		—	711	
3	—		241		—	645	
4	—		245		—	615	
5	—		244		—	664	
6	—		262		—	690	
7	—		253		—	685	
8	366		233		—	640	
9	—		215		—	589	
80	366		225		—	657	
1	335		210		—	651	
2	364		212		—	661	
3	413		238		—	695	
4	459		244		—	725	
5	450		266		—	733	
6	429		259		—	730	
7	411		275		—	653	
8	446		279		—	771	
9	490		256 39		—	811	
90	420		236 47		—	753	
1	445		239 54		—	822	
2	499		260 54		—	850	
3	497		248 50		—	801	
4	389 40		240 39		629	783	
5	465 40		283 6		748	910	
6	441 43		247 6		688	783	
7	461 38		267 6		728	890	
8	396 45		264 5		670	775	
9	452 43		284 4		736	880	
1800	538 47		322		—	1,011	
1	452 50		231 4		683	833	
2	494 44		305 31		799	928	
3	505 44		299 10		804	916	
4	580 53		300 4		880	976	
5	553 50		313 6		866	964	
6	588 47		306 3		894	986	
7	530 27		293 4		823	911	
8	619 16		349 2		968	1,092	
9	539 14		324 1		863	974	
10	632 17		371 2		1,003	1,099	
1	633 18		331 2		964	1,095	
2	631 25		339 3		970	1,065	
3	584 15		347 2		931	1,019	
4	649 32		373 11		1,022	1,118	
5	650 42		338 17		988	1,143	
6	678 44		388 16		1,066	1,218	
7	623 52		364 12		987	1,151	
8	672 48		392 16		1,064	1,204	

(From 1805 onwards negligible amounts by canal)

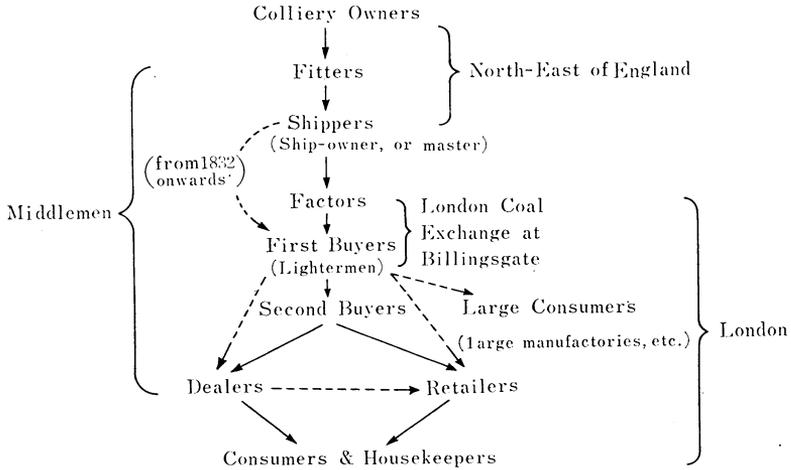
産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

Places Years	(in thousands of Newcastle chaldrons)					(in thousands of London chaldrons) Coal Imported into London	
	from Newcastle		from Sunderland		from Newcastle & Sunderland	by sea	by rail (r.) & canal (c.)
	coastwise	oversea	coastwise	oversea	coastwise		
9	640	40	378	15	1,018	1,170	
20	757	45	416	14	1,173	1,321	
1	692	48	395	14	1,087	1,292	
2	655	54	397	16	1,052	1,235	
3	739	46	497	16	1,236	1,434	
4	688	49	491	16	1,179	1,467	
5	687	51	522	16	1,209	1,423	
6	792	63	549	14	1,341	1,558	
7	684	65	523	15	1,207	1,476	
8	725	59	510	23	1,235	1,538	
9	738	62	565		—	1,584	
30	818	74	524		—	1,631	
1	773	61	474		—	1,604	
	(in thousands of tons)						
	London		London		London		
2	1,166		619		1,785	2,139	11
3	1,060		664		1,724	2,010	4
4	1,442		557		1,999	2,079	2
5	1,266		630		1,896	2,299	1
∴						'36 2,398	
40	—		—		—	'37 2,627	2.3 (c.)
∴						'40 2,567	22 (c.)
45	—		—		—	'44 2,497	72 (c.)
						'45 3,403	8 (r.)

- 註：1) 出典 B. R. Mitchell, "Abstract of British Historical Statistics", pp.110~3; H. Levy, "Monopoly and Competition", p.161; より作成。  
 2) Newcastle chaldron は 2.695トン、London chaldron は、1.275トン。  
 3) ロンドンへの鉄道による輸送は、統計上1845年から始まった。  
 4) 1832年のニューカスル港からの国内向出荷量は約185万トンであり、ロンドン向はその約63%を占め、サンダーランドからのそれは約116万トンであり、ロンドン向はその約53%を占めた。

ところで、産炭地市場における炭鉱主  
 — フィッター — 船主 (ないし船長) の  
 相互関係は対象時期においては基本的な  
 変化はないのであるが、炭鉱主の石炭独占  
 の歴史的展開に関わる問題は次章で考察す  
 る、ロンドン市場におけるとくに炭鉱主、  
 船主 — ファクター — 船商人 (Heather-  
 Men) とよばれる一次卸商人の相互関係  
 は政府の石炭市場に独占禁止政策とも関  
 わって基本的な変化が生じたのであり、  
 これをめぐってレヴィやスウィージー等  
 の評価の違いを惹起させたのである (後  
 述)。  
 ロンドンにおける石炭取引は一七七〇  
 年まではビルングスゲイト (Billingsgate)  
 の魚市場に隣接するルームランド (Room-  
 land) の青空広場 (the open Part of Area)

第2図 北東イングランド炭の流通経路



出典：Sweezy, "Monopoly and Competition in the English Coal Trade 1550-1850", pp. 50-1; Ashton and Sykes, "The Coal Industry of the Eighteenth Century", pp. 202-4; Smith, "Sea-Coal For London", p.147 より作成。

第12表 主な石炭市場=独占禁止法に関する年表

1710-11	「石炭業団結禁止法」(Act to dissolve the present, and prevent the future Combination of Coal-Owners, Ligtermen, Masters of Ships, and others, to advance the price of Coals in Prejudice of the Navigation, Trade, and Manufactures of this Kingdom), 9 Anne, c. 28 or 30 (1714 年制定法 1 Geo. I, c. 26 により永続法となる)。
1730	3 Geo. II, c. 26
1731	「石炭輪番売却・引渡禁止法」(the Turn Act), 4 Geo. II, c. 30
1737-8	11 Geo. II, c. 15
1787-8	「石炭取引=団結禁止法」(Act to indemnify and save harmless all Persons who may have incurred penalties or forfeitures under 9 Anne, c. 28 and 4 Geo. II, c. 30 and for the better preventing of Combinations in the Trade of Coals). 28 Geo. III, c. 53
1799	「港湾法」(the Port Act), 39 Geo. III, c. 69
1802-3	「石炭売買法」(the Act for the Sales of Coals), 43 Geo. III, c. 134
1807	「石炭売買法新法」47 Geo. III, Session 2, c. 68
1831	1 & 2 Wm. IV, c. 76
1836	6 & 7 Wm. IV, c. 109

出典：Smith, "Sea-Coal For London," pp.41, 47-8, 66, 68-70, 76, 88, 91, 114-6, 120-2, 134-9, 148, 151, 180-1, 198, 231, 244-5, 364-7; Sweezy, "Monopoly and Competition in the English Coal Trade 1550-1850," pp. 130-3; Ashton and Sykes, "The Coal Industry of the Eighteenth Century," pp.220-1: より作成。

や居酒屋 (Tavern) 等を使って行なわれていた。しかし、ひどい不便と時間の遅滞と損失を克服するために六九年にファクター一名、一次卸商人二名等が共同出資して同地域のセント・メアリー・アット・ヒル教区 (the parish of St. Mary-at-Hill) に私設の石炭取引所 (the Coal Exchange) を設立し、七一年以降はこゝで取引が行なわれるようになった。<sup>(3)</sup> だが、一八〇二―三年に石炭取引における「完全な営業の自由 (an entire Freedom of Trade) を実現するための措置として、議会はロンドン市当局に石炭取引所を買収し、それを管理する権限を付与する法律 (「石炭売買法」、第12表参照) を制定し、一八〇五年一月に実施された。<sup>(4)</sup> ところが、さらに一八二〇年代後半から三〇年代にかけてのイギリス産業資本の確立と相俟って、自由放任によるロンドン石炭市場における自由競争の支配に全幅の信頼をよせて、一七二一年以降の諸制定法の石炭取引における団結 独 占 (combination) 禁止に関する諸条項を廃止し、厳格で非能率な取引規制諸条項を著しく緩和した (一八三二年および三六年の制定法)。<sup>(5)</sup>

議会による石炭市場 独 占 禁止諸立法が、北東イングランドにおける炭鉱主たちの独 占 (次章) とロンドン市場における一次卸商人 独 占 商人たちのかかなり強力な営業規制をただちに解体したわけでは決してない。しかし、後述するように、ロンドン市場内部における後者の営業規制は一八〇二―三年の石炭売買法およびその継承 追 加 立法である〇七年の制定法を通じて基本的に解体された、と思われる。

だが、それによって石炭の消費者価格は、立法推進者たちが期待したほどには下落しなかった。けだし、次章で詳述する北東イングランドにおける炭鉱主たちの独 占 (彼等は一八三四年までは独 占 維持のためにロンドン市場における直接規制には乗り出さなかった) は放置されたままであったばかりでなく、北東イングランドからロンドン市場

に搬入される「海送炭」には一七二一年から一八三二年にいたるまで特別に高率の課税(一七二一年以降一八世紀中はロンドン・チョルドロン当り八シリングおよび消費者価格の $\frac{1}{3}$ 以下にはほとんどならず、ナポレオン戦争最中の一八〇九年には一二シリング六ペンスの最高額に達した)が行なわれていたからである。さらに、ロンドン市場における非効率な公的市場管理と石炭一次卸商人の詐欺的な販売慣習がそれに加重された。かかる高率の石炭税制はイギリス政府が重商主義的経済政策を推進する大きな財源の一つであったのであり、それは自由主義的経済政策への転換過程における一八二〇年代末に北東イングランドの炭鉱主たちが独占利潤を侵食するものとして、石炭税の廃止運動を強力に展開し、一八三一年の制定法(1 & 2 Wm. IV, c. 16)によるその廃止を実現した<sup>(6)</sup>。

以上の諸点について、以下の順序で考察する。まず北東イングランドの産炭地市場を総括的に説明し、次にロンドン市場の構造を市場Ⅱ独占禁止立法に關つて転換期を基軸にしつつ説明し、最後に石炭税制の推移について説明したい。

### (1) 石炭流通構造と市場Ⅱ独占禁止政策の展開過程

〔一〕産炭地市場 ニューカスルとサンダーランドを中心とする産炭地市場では主として炭鉱主の代理人(agent)であるフイッターと買い付け人としての船主Ⅱ荷主(shipper ≡ ship owner)およびその代理人としての船長Ⅱ商人(ship-master buyer)が相対する。他方で、フイッターは、実質的な売り手である炭鉱主に対する買い付け人の代理人でもあった。産炭地市場とロンドン市場とのあいだにあって両市場を媒介する仲買人としての船主は経済的に最も弱い地位にあった。けだし、彼らは、数も多く、一方にはきわめてよく組織された炭鉱主とフイッター、他方に

は強力な機構をもつロンドン・バイヤー（二次卸商人）との間に位置し、しかもフィッターとロンドン・バイヤーの一部は彼ら自身の石炭船を所有しており、したがって船主が法外な運賃率を課すことは不可能であったのである。かくして、産炭地市場は、石炭出荷制限協定のもとで、炭鉱主たち（両河・連合石炭業委員会）の強力な規制のもとにあつたのである。

**フィッターの営業内容** フィッターは、彼ら自身の勘定で (on their own account) 石炭を購入しない。その意味では、彼らは、一七世紀にファクター (factor) とよばれていたように、手数料商人ないし口銭商人である。フィッターは、炭鉱主には契約された価格による支払いを、船主には契約された品質の石炭の引渡しを、保証した。

フィッターは、キール (keel) とよばれる河川運搬用の平底船 (a flat-bottomed vessel) を所有し、同時にそのタイン、ウェア両河での航行に従事するキール船員 (keelmen) を雇用した。キールは、両河畔にある各炭坑の石炭積み波止場 (stain) で石炭を積み、ニューカスルやサンダーランドまで運び、そこで船主の荷主の所有する海洋航行用の石炭船に積み替える。キールは一八世紀には一六九四年制定法 (6 & 7 Wm. III, c. 10) の規定により積載量一〇ニューカスル・チョルドロン以下と定められ、一八一九年以後八ニューカスル・チョルドロンとなった。キール船員は、坑夫と同様に、年季繫縛契約により雇用された。一七二二年のキール船員数は一、六〇〇人、一八二五年には三、二〇〇人、キール隻数八〇〇隻であった。また、彼等は一九世紀には一隻当り四人一組で乗船し、そのうち一人は船長 (skipper, or chief keelman) で、他の三人は普通積み込み人夫 (common shovel-men) と、二ランクに区分された。

フィッターは、また、船主の代理人として、船積み港であるニューカスルやサンダーランドの税関(Customs House)に内国関税等(customs, or duties, or dues and charges)を支払ってコケット(cocket)とよばれる「課税貨物運送(船積み)許可証」(A certificate of loading given by the Collector of Customs at the port of loading to a ship-master with a dutiable cargo)を受け取り、船主に手渡す。

さらに、フィッターは、税関と協力し、消費地の市場における船長の詐欺行為を防止するために、一七二〇—一年の「石炭業団結禁止法」の規定により、①船長名、船舶名、船舶所属港名、②船積みの日付、③石炭の積載量、④銘柄、⑤船積み価格を証明する証明書(itters' certificate)を発行し、船主に渡さなければならなかった。これら二葉の許可証および証明書は消費地の税関に、入港手続きの一部として石炭を売りに出す(offer)前に提出しなければならないものである。

フィッターは、以上の業務に従事して、船主に、炭鉱主との契約価格・内国関税等に加えて運賃や手数料(Cherage)等を記入した勘定書を提出し、一航海(a voyage)後に支払いを受けたのである。

そして、フィッターは、石炭出荷制限協定のもとでは、炭鉱主たちに積極的に協力した。<sup>(7)</sup>

**船主・船長と商人の営業内容** (ロンドン市場における船主・船長の業務ないし彼の代理人としてのファクターとの取引の諸関係についての細目、また運賃率等については次項で説明する) 既に示唆したように、船主は単なる回漕業(shipping trade)者ではなく、石炭の流通過程における産炭地市場と消費市場とを媒介する中間商人ないし仲買人なのである。大部分の船主は彼ら自身の勘定で石炭を購入し、かつ売却した。とはいえ、とくに市況が低迷している時には、彼等は石炭売買業務を停止する。こうした場合や石炭出荷制限協定が更新されず一時的な短期的に

自由取引 (open trade) になった場合には、炭鉱主ないし代理人としてのフィッターが船主から石炭船をチャーター (傭船契約) して消費市場での売買業務を行うのである。また、船主が荷主となる一般的な事例においても、後述するように、ファクターは炭鉱主やフィッターと一定の関係で結びついていた。

石炭船は、ニューカスルやサンダーランドからロンドンまで約三四〇—三五〇マイルを沿岸に沿って海軍の護衛をうけながら船団編成で航行する。当時、石炭船は帆走船であったので、積載量は比較的少なかった。一七〇二年の平均積載量一四〇トン、一七八九年一五〇—一六〇〇トン、一八一三年平均五八〇トンであった。乗組員はスコア (score, 二〇ニューカスル・チョルドロン) 当り一人で、一八世紀末の代表的石炭船は一〇ないし一二人の乗組員で運行された。建造費は、アメリカ合衆国独立 (一七七六年) 以前は合衆国製でトン当り約五ポンド、以後国内製で同九—一〇ポンドであった。就航隻数は、一七二〇年一、二七七隻、一七三〇年一、〇〇〇隻、一七八九年一、三〇〇隻であったが、ナポレオン戦争中には海軍による徴発と損失で一八〇〇年には五九七隻になったといわれる。それ以後、就航隻数は出荷量に比例して増加していった。さらに一隻当りの最大航海回数、冬季 (一二—一月) のテムズ河の一時的凍結等のために就航中止、ドック入りする等の条件のもとで、年間八一—一二回程度であった。当時、一般的に、船長は単独船 (a single vessel) を所有する慣習があったことに示されているように、石炭船の船主はかなりの数にのぼったといわれる。たとえば、一七八七年に一、〇〇〇人とか、八九年に七〇〇人とか評価されている。このなかには、フィッター、ファクターや一次卸商人の一部も含まれていると思われる。あるいは、彼等は船舶持分所有、出資という形態で部分所有者 (partowner) となっていた。

産炭地市場で船積み後の石炭の消費市場における取引上の管理は船長に委ねられた。彼は、①沿岸税 (Coast

duties)の支払い、灯台維持のための寄付、②乗組員の賃金支払いと食糧調達、③復路のための底荷(ballast)の購入、④修理費や保険金の備蓄、⑤ロンドン市場でのファクターへの販売手数料の支払い等の業務を遂行した。

ところで、船主や船長は回漕業者であると同時に中間商人であることは既に指摘したが、そのことは彼等の営業収入がそれぞれ区別されたことを意味せず、一括して運賃(一八世紀には運賃と船員食糧費とが区分されていた)収入の形態をとったのであった。<sup>(8)</sup>

〔二〕ロンドン市場と市場Ⅱ独占禁止政策の展開過程 既に本章の冒頭で指摘したように、本稿が考察対象としている時期におけるロンドン石炭市場の流通経路ないし構造は、基本的には、一七三〇年代に形成された。それは、一方では、政府の石炭流通Ⅱ取引過程における独占Ⅱ団結禁止政策(「営業の自由」原則の実現政策)の反映であるとともに、他方では、その諸条件のもとでの経済Ⅱ流通過程自体における発展の結果である。また政府の立法措置は、同時に、石炭諸税・賦課を確実に徴収することを企図するものでもあった。ロンドン市場における基本的な問題は荷主、ファクター、一次卸Ⅱ船商人三者の諸関係がどうなっていたかということである。われわれは、この問題を、政策の展開と関わらせながら(というのには、新たな立法措置が企図される時期に議会の調査Ⅱ報告が行なわれ、その実態が明らかにされたからである)、三つの時期に分けて考察したい。

第一の時期——石炭流通Ⅱ取引過程の諸段階における独占Ⅱ団結を禁止する立法措置が個別法としては初めて行なわれた一七二〇—一七三〇年、その延長線上にあり、かつその後の流通構造を基本的に規定した市場取引方法を定め、またファクターの地位を確定した一七三〇年代の諸立法を経て八〇年代半ばまでの時期。この時期は、他方で、石炭独占Ⅱ団結禁止立法にもかかわらず、一次卸商人たちによる営業規制が継続し、あるいは強め

されさえし、それによって主として船主 $\parallel$ 荷主から割増し金 (premium) や払い戻し金 (rebate) 等を徴収する違法な取引慣行も続けられた。

**第二の時期**——一七八七年頃、第一の時期に制定された諸法律に違反する一次卸商人によるリベートの取得について告訴され、その処理と関連して制定された八七—八八年の「石炭取引 $\parallel$ 団結禁止法」に始まり、その一層の強化とナポレオン戦争下における徴税体制の強化を企図とした私設石炭取引所の公営化 $\parallel$ ロンドン市当局による管理と市場取引方法に関する新たな細目を規定した一八〇二—〇七年の「石炭売買法」を中心とする諸立法を最も重要な節目としてもちつつ、自由放任政策への転換に至る一八二〇年代末までの時期。この間、一九世紀初頭の諸立法を通じて、一次卸商人の営業規制とリベート等の徴収が弱体化ないし基本的に解消していったと思われるが、北東イングランドにおける炭鉱主たちによる出荷制限体制は事実上そのまま放置されたのである。

**第三の時期**——一八三〇年以降 一八三一年に石炭諸税・賦課が基本的に廃止されると同時に、石炭取引所のロンドン市当局への付与を継続しつつも、石炭の取引所への入荷義務・船荷を事実上ファクターを媒介して売却する義務・容量から重量による売買方法の転換 (チョルドロンからトンへ) を含みつつ公的検量制度等を廃止し、最小限の市場取引規則を残しつつ、「買手危険負担原則」 (the doctrine of caveat emptor) を確立して、市場取引における自由放任政策への転換の出発点となった。さらにそれに追いつきかけするように、一八三六年、自由競争の支配に全幅の信頼をよせつつ、石炭流通過程の諸段階における団結 $\parallel$ 結合 (株式会社設立を含むが、立法上、独占の形成は予定されていない) を放任する立法が行なわれた (営業の自由) の原則から「取引 $\parallel$ 契約の自由」の原則への転換)。こうして、第三の時期は一八三〇—三二年から始まり、ロンドン市場における競争条件は一層進展す

るのであるが、他方で、それは北東イングランドの石炭出荷制限協定の解体を意味せず、三四年にはティーズ河流域諸炭坑を組み込んで再編成されると同時に、炭鉱主は彼等自身のイニシアティブのもとでファクターを通じてロンドン市場における売却価格<sup>(9)</sup>数量規制に乗り出すという、石炭独占の最期の局面を含んでいる。

第一の時期——一七二〇——一七三〇年代半ば頃におけるロンドン市場 一八世紀初頭のロンドン石炭市場では、主に船長と船商人(Owner Lightermen)との直接交渉によって売買<sup>(10)</sup>取引が行なわれていた。

船商人は、石炭船から石炭を積卸し、荷(陸)揚げするための船(Lighters)と専用埠頭(Wharves)・倉庫を所有し、雇船船頭と運搬人夫(coal-heavers)の雇主であった。<sup>(11)</sup>

一七〇〇——一七〇八年、一〇——一二人の船商人がロンドン市場に入荷する石炭全体のほぼ五〇%を扱っていた。<sup>(12)</sup> それほどばかりでなく、一七世紀末まで販売促進のために船主が炭鉱主またはフィッターから受け取っていたリベートやプレミアムは、当時の船舶過剰<sup>(13)</sup>回漕業のきびしい不況のもとで、船商人が請求し、受け取る(ロンドン・チャールドロン当り六ペンス、または一二ペンス)ようになった。さらに、船商人は、ブローカー(brokers)等が自分自身のために取引を行うこと、または自分自身の利益のために再販売を目的に購買することを禁止した一六九六——七年制定法(8 & 9 Will. III, c. 92)が石炭ブローカーを除外していたことから、一次卸商人およびブローカーを兼業し、価格操作や空売り等を行なった。<sup>(13)</sup> 彼等は、大石炭船団が入港した場合には、自ら設定した価格で大量に買占め、数日後の取引量が激減する時を見計って、価格吊り上げを頻繁に行なった(たとえば、一七〇三年七月、ロンドン・チャールドロン当り三〇シリング六ペンスで販売していた石炭を、数日後、三二、三三、三四シリングと吊り上げて販売した)。<sup>(14)</sup>

こうした事情のもとで、一七〇二年一〇月二七日、下院が石炭の高価格に関する調査に乗り出し(調査委員会の設置)、早くも一日後の一月七日、委員会はその原因が①石炭船員の「高賃金」、②ニューカスルの若干の炭鉱主、フィッターとロンドンの船商人との間のコンビネーション(プレミアム契約)等にあるという報告が行なわれ、のちに一七二〇—一七二一年の「石炭業団結禁止法」の原型となる法案が提出されたが結実しなかった。一七〇三年一月一六日、今度は上院が同じ問題を調査する委員会を設置し、ロンドン市長・同参事会、ミドルセックスやサレーイ両州の治安判事に報告を求めた。そして、さまざまな報告や提案が行なわれ、〇四年、議会で船商人の営業規制を禁止する法案が提出されたが、再び採択されなかつた。<sup>(15)</sup>

しかし、その後、一方で、〇九年に北部の炭鉱主たち(一〇人の炭鉱主、約二三人のフィッター、一人の主席鉱業代理人)とロンドンの船商人との間の契約が更新されたが、他方で、船商人の営業規制に反対する諸勢力が結束し、遂に、一七二〇—一七二一年に「石炭業団結禁止法」が制定された。ファクターは、この「石炭業団結禁止法」との関連で登場し、三〇年までに船主ないし船長と船商人との間に一般的に介入するようになる。<sup>(16)</sup>

一八世紀前半における石炭市場の独占禁止諸立法(要旨)

▲「石炭業団結禁止法」(一七二〇—一七二一年)

1 営業制限契約の禁止 石炭を買占め、または、営業を制限するための (in restraint of trade)、炭鉱主間、船商人間、フィッター間、船長または船主間、周旋業者 (crimps) 間、コール・ファクター間、またはその他の人々の間の諸契約を禁止する。

▲一七三〇年制定法 (3 Geo. II, c. 62)

1 ①船就航の自由化 石炭商人 (dealer in coals) は、雇船職人は正式な資格を必要とすることを除いて、自由に (without restraint)、テムズ河のあらゆる所で、自己所有の船 (lighters) を使用することができる。  
②船は、船頭・船業者のカンパニー (the Company of

2 フィッターの船荷証明書の交付義務 フィッターは、船長に、船積み毎の日付、量目、銘柄、価格等を記載した証明書を交付しなければならない。この証明書は、ロンドン港の市長管轄のコケット事務所 (the Lord Mayor's Cocket Office) に、入港後四八時間以内に登録されなければならない。

3 特定銘柄の石炭に船荷の優先売買に対してならんかの報酬を受けた船荷商人、船長、周旋業者、コール・ファクター、またはその他の人々は、罰金 (penalties) が課せられる。

4 船舶衝突事故の防止、買い付け制限、特定銘柄炭限定買付けの禁止 風および気象、必要な修理、護衛艦の不在、または、止むを得ない理由によらなければ、五〇隻を越える石炭船団が、ニューカスル、またはニューカスル・ロンドン間のすべての港に、船積みのために七日間以上停泊してはならない。

5 空売りの禁止 船長の業務を代行する周旋業者、船舶管理人 (husbands)、代理人、またはファクターは、彼等自身の代理人 (nominee) に、彼等自身のために委託販売をしてはならない。

6 心付け (gratuities) の受領の禁止 船荷商人、船長、周旋業者、ファクター、またはその他の人々は、炭鉱主、

Watermen and Lightermen) に登録され、表示されなければならない。

2 船荷商人の兼業の禁止 船荷商人は、周旋業者、代理人、または、ファクターを兼業してはならない。船長は、一次卸商人を周旋業者等として使用してはならない。違反者には、罰金二〇〇ポンド。

3 (上記3と関連) 割増し金 (premium) の受領、または、支払いに対する罰金は、五〇〇ポンドとする。

4 銘柄詐称による販売の禁止 罰金五〇〇ポンド。

5 荷主の売買代理人の指定の許可 炭鉱主は、フィッターを、船長および船主は、石炭売却のために、船荷商人、または一次卸商人ではない周旋業者、またはファクターを、使用することができる。

6 売買契約書の作成義務 売買契約は、石炭売却処分を担う周旋業者、または、ファクターが、ファクター帳簿 (the factor's book) に契約条項を記入したうえ、売主および買主が署名し、さらに、周旋業者、または、ファクターが立会人副署をして作成され、保存されなければならない。違反一件当り、周旋業者、またはファクターに対して罰金五〇ポンド。

7 約束手形の書式の売買当事者間での合意を指示  
8 船長の船主に対する義務規定一略

フィッター、または船長から心付けを受け取ってはならない。

附記：「石炭業団結禁止法」は、一七一四年制定法（1 Geo. I, c. 26）により永続法となった。

9 歩留補償 (shortage) を消費者へも適用する義務

10 石炭袋 (coal-sack) の規格および度量衡の遵守義務

▲「石炭輪番売却・引渡し禁止法」(一七三二年)

1 テムズ河では、輪番制を維持することに関係する指令は出されてはならない。違反した場合には罰金一〇〇ポンド。

2 “課税貨物運送許可証” (cooquets) は、グレイヴズエンド (Gravesend) 到着後、四日以内に、正式の関税官吏 (the proper Customs officer) に渡されなければならない。違反した場合には、罰金五〇ポンド。

▲一七三七—八年制定法 (11 Geo. II, c. 15)

○売主と買主とにすべての売買契約書に署名することを命令する (一七三〇年法の右記6の再立法)。

「石炭業団結禁止法」の制定の前後から、炭鉱主、フィッター、船主、船長たちは、石炭を解商人に直接売却することからファクターを売却代理人として指名することを志向し、それによって解商人の営業規制とプレミアム等の請求を排除しようとした。一七一〇年に、プレミアムを支払いは一時的に中止されたが、解商人は「石炭業団結禁止法」を無視して、違法な営業規制とロンドン・チャルドロン当り六ペンス、または一シリングのプレミアムを請求し、かつ受領する事態は続いた。一五年頃には、解商人は若干の北東部諸炭鉱に投資し出資するようになり、金融的にも結びつくようになった。<sup>(17)</sup>

そして、二〇年代末に、フィッター、船主、船長と解商人との対立は激化していった。

彼等は、船長たちが船荷を無秩序に売り急ぎ、引き渡しを早めようとする(それによって、ロンドン港での停泊日数を短縮し、航海回数を増し、収入と収益を増やそうとした)ことから、船荷商人へのプレミアムを支払い、余儀なくされていると看做し、それを規制するために、ファクターの一定の成長のもとで、二八年に、石炭船がテムズ河を上つてくる順番で(チェック・ポイントはGreenhive)、船荷を売りに出す(offer)協定がフィッターと船長との間で締結され、ビリングスゲイトに、輪番制維持(turn-keeping)を管理するための事務所を設立した(六人で運営され、そのうち三人はファクターであった)。

船荷人はこれに対抗した。当時(二九年)、一〇〇二人の船荷人が、ロンドンへの石炭入荷量全体の五分の二を購入していた。二〇三人が年間三万ロンドン・チャドルン以上を、八〇九人が同じく平均二万チャドルンを扱っており、残りの五分の二を四〇人ほどの船荷人が購入していた。しかも、船荷人は、五分以上の船荷の周旋業者なしにファクターでもあった。プレミアム支払総額は、年間一二、〇〇〇ポンドに達していた。こうした条件のもとで、船荷人はプレミアムの支払いが拒否されたり、彼等の指値注文が船長により拒否された場合、さまざまな対抗措置をとった。すなわち、入港手続きを拒否したり、船長が売値を下げるまでポイントしたり、船荷の引き取り荷揚げを引き延したり、手形を渡さなかったり、決済しなかったりした。当時の船荷購入代金の支払い慣習は、①船舶経費(the expense of the ship)の清算のために五分を即金払い、②税関への支払い分は一覧払い手形(a note on demand)、③残額を四〇日以内支払手形(a note payable in 40 days)で、とうとうようになっていた。そして、四〇日手形は、船長からフィッター↓炭鉱主と流通し、炭鉱主が船荷人にその決済を求めたのであるが、これが船荷人へのプレミアム支払拒否の船荷に対する手形であった場合には、彼等は炭

斂主に支払猶予を求めたのである（二ヶ月も決済されなかった事例もあった）<sup>(18)</sup>。

こうしたなかで、二九年四月二三日、下院は、石炭価格を吊りあげるためにいくつかの違法なコンビネーションがつくられている（二一—二九年の期間に、ロンドン・チャルドロン当り二三シリングから二八シリングに騰貴した）、という訴願をうけ、調査し、報告するように委員会に付託した。そして、五月九日には、船主は、①舁商人の営業規制の原因となっている彼等のカンパニーへの自由加入、②舁商人が周旋業者やファクターとして営業することを禁止すること、③売却代理人としてのファクターを指名する法的権利等を求めて請願し、併せて輪番制維持のための協定は舁商人の抑圧から自分を守るためであると弁明した。他方で、五月一二日、大口需要者である醸造業者（brewers）、染色業者（dyers）等が、石炭の高価格と石炭取引におけるコンビネーションを訴える請願を行なった。こうして、下院委員会は、船主、船長、舁商人、ファクター等を審問し、議会に報告した。議事委員会での審問では、船長と舁商人とが激しく渡り合った。下院は、船長や船主および舁商人のいくつかの協定やコンビネーションは違法であり、石炭価格の高騰の原因である等の決議をした。翌年二月、イングランド東部沿岸の石炭積み出し諸港の船主やロンドンの波止場所有石炭商（wharfinger coal-dealers）が請願を行ない、下院は追加報告をうけとり、再び一連の証人審問を行った。

結局、議会は、舁商人に反対する証言を採用し、彼等の営業規制を禁止し、またその規制の排除を可能にする諸措置を含む法律（一七三〇年制定法、3 Geo. II, c. 26）を採択した。他方で、必ずしも成功しなかった船長やファクターらの輪番制維持に関する協定は、三一年に制定された「石炭輪番売却・引渡し禁止法」により、違法とされた。

この三〇一三一年の二つの制定法は、ロンドン石炭市場の新しい諸条件をつくりだした。

第一に、船主は解商人との協定で遅滞なき購入代金の支払いに対して二%の割引(discount)を認めたものの、解商人以外の波止場主に付与された自由の拡大(解と雇解職人の事実上の自由登録使用)と「独立ファクター」(Independent factors)の自由な営業領域の付与(解商人のファクター等の兼業禁止など)は独自の社会経済的地位の確立によって、解商人の権能は著しく制限された。

第二に、三〇一三一年以後も解商人の違法なファクター兼業が見られたが、ファクターの成長につれて、解商人は一七〇〇年に獲得した市場支配力を失い、石炭をファクターを通じて購入するようになっていった。

第三に、ファクターは、手数料を基礎として(on a commission basis)、船主または船長のために営業する代理人であり、したがって彼等から取引慣習としての委託販売手数料(factorage)を受けとることが確立した。

こうして、法的地位、権能、職務を付与されたファクターは、一七三〇年以降、その社会経済的地位と集団的力能を高め、五〇年頃には、既にファクター協会(the Society of Coal Factors)を結成していた。

他方で、三〇年制定法でプレミアムの支払いは違法とされた(一八八〇年以後六〇年代まではかなり弱体化したと思われる)にもかかわらず、それ以後の過程で取引慣習(a trade practice)となり、一九世紀初頭まで続いた。<sup>(19)</sup>

一八世紀の中葉前後には、ファクターの諸機能は次のようなものとして確立していた。

ファクターは、船荷の荷受人(consignee)に売却代理人として、①船主ないし船長に前貸しをし、②また船荷勘定を決済し、③税関で入港申請(手続き)をし、内国関税(the Customs)、石炭諸税やシティー諸賦課(the charges and the City dues)を支払い、④売買契約を取決め、検量官(the meter)と荷揚げ人夫請負人への諸勘定を決済し、

第13表 1783年12月24日～84年4月16日の収支計算書の一事例 per London chaldron

項目	金額	構成比
1. 坑口価格	6s. 4 $\frac{1}{2}$ d.	} 27.0%
2. フィッター諸勘定	2s. 1 $\frac{1}{2}$ d.	
3. 運賃	6s. 4d.	} 28.7%
4. 船員食糧費	2s. 8 $\frac{2}{3}$ d.	
5. シティー・市場諸賦課	11 $\frac{11}{20}$ d.	} 31.2%
6. 検量税	8d.	
7. 孤児救済税	6d.	
8. 国税	8s. 7 $\frac{1}{2}$ d.	} 0.5%
9. 委託販売手数料	1 $\frac{17}{20}$ d.	
10. 割引、歩留保証および諸費用	5 $\frac{7}{10}$ d.	} 3.0%
11. 一次卸商人への割戻しまたは手付金	5 $\frac{11}{20}$ d.	
12. その他の諸掛り	3s. 1 $\frac{1}{5}$ d.	9.6%
合計	31s. 6d.	100%

註 1) 出典：R. Smith, "Sea-Coal For London," pp.124-5 より作成。  
 2) 石炭船、エクスペディション (Expedition) 号のタンフィールド・ムーア炭 (Tanfield Moor coals) の売却に関わる収支計算書である。  
 3) ニューカスルでの積載量はロンドンで歩留保証 (scorage) のため減量評価が行なわれるが、費用計算はロンドン売却量によりおこなった。  
 4) 合計額の31シリング6ペンスは、ロンドン石炭市場における一次卸売価格である。

また、ファクターは、一七七八年以後、荷主  
 船主に対して、  
 一次卸商人の信用  
 を負保する金融業務を  
 はじめた。ファ

⑤ 一次卸商人⇨船主と支払条件を取決め、売上代金を徴収し、⑥さらに荷主に決算報告をした(一七七三年から北東部の炭鉱主に売却後の価格明細書を送付した)。若干のファクターは、金融総代理人 (the general financial agents) であり、また炭鉱主の代理人であった。<sup>(20)</sup>  
 ファクターの委託販売手数料は、一次卸売価格の一定比率として固定化された。一七三〇年代以降一八三〇年代初めに至るまで、一般的には、一次卸売価格の〇・五%であった。しかし、いくつかの例外もあった。ロンドン港所属の石炭船に対して、一七七七年まで〇・五%であったが、七七一八六年に1%となり、八六年以後、条件付きで〇・五%にもどった。また、スコットランド炭とウェールズ炭に対しては、一般的には、1%であったが、七二一九〇年に二・五%となり、九〇年以後、条件付きで1%にもどった。北東イングランド炭を輸送する北東イングランド諸港所属の石炭船に対しては、一八三二年一月二〇日まで、ほぼ一貫して〇・五%であった。

クターは、その信用に負債保証（ファクターが荷主に対して一次卸商人の船荷購入代金の支払いを保証すること）に対して、代金支払保証手数料（*del credere commission*）として、一次卸売価格の〇・五％を荷主から徴収した。このことは、ファクターがその営業を通じてかなりの貨幣資産を蓄積したことを示すものである。<sup>(21)</sup>

ところで、既に指摘したように、一七六九—一七二一年、三五人のファクターや一次卸商人等は、一、三〇〇ポンド（六四の持分に分割）の出資と荷主から五〇ポンド・チョルドロン当り一シリングの市場賦課金を徴収して（建物の購入と維持に保守のために充当）、石炭取引所を設立し、彼等はそのなかに各々の事務所を構え、市場開催日を定め、ホールで「立会い」（ファクターが、銘柄を明示し、ファクターが一次卸商人と会し、ファクターが自己の責任で指値を示し、一次卸商人たちが各々の購入価格を対置する。これを繰り返して、売値と買値とが一致した時点で取引が成立する）を行い、その後個別交渉に入るようになったのであるが、この石炭取引所の設立が一次卸商人の地位をいく分強化したように思われる。この「立会い」に参加できる取引所会員（*subscriber*）になるには、「人物の厳密な調査」（*scrutiny of the character*）なしに年間会費三ポンド一八シリングを支払うだけでよかった。<sup>(22)</sup>しかし、取引所での売買取引は、石炭船に船荷の半隻分を最小単位とし、半隻分、一隻分を単位として行なわれ、一七七〇—一八〇年代の一次卸商人の所要資本は平均一萬ポンド（荷揚げ埠頭、倉庫、船や運転に購入資金等）に達し、この点が取引所会員になる事実上の厳しい制約条件となった。また、取引所の設立と前後して、七〇年頃には、営業規制等を目的として一次卸商協会（*The Society of Coal Buyers*）が設立されていた。協会に参加しない者もいた（一七八〇年代半ば頃、一次卸商人の商会六五—六六のうち九商会）。さらに、八二年以前には、ファクターを通じないで、直接船主から購入する石炭商人がいたが、それ以後はなくなった。<sup>(23)</sup>

既に指摘したように、一次卸商人はすべて解業者（彼等自身の解を所有）である（そのため彼等を解商人という）。彼等は、一般的に石炭荷揚埠頭を専有して新規参入を制限したばかりでなく、一次卸商協会の会員たちは、新規参入者または協会の会員外の一次卸商人（outsiders）と一緒に船荷を購入しないことによって、営業規制を確実なものにしようとした。こうした事情のもとで、北東イングランドの石炭出荷制限協定が更新されなかった（中断＝自由競争）一七八〇—一年頃から、一次卸商人たちは、プレミアムを支払わない炭鉱主の石炭を敬遠し、それを支払う石炭を優先的に購入した（プレミアムの再強化自体は六〇年代のことと思われる）。とくに、大石炭船団が入港した時に、それがひどくなった。プレミアムは、ロンドン・チョルドロン当り九ペンスであった。長年、プレミアムなしでロンドン市場に石炭を出荷していた典型は、ダーラム州の大炭坑＝テンベスト炭坑であった。しかし、八〇—一年、テンペストはファクターのアインズレイ（Joseph Ainsley）を代理人に指名し（年俵五〇ポンド）、彼にロンドン・チョルドロン当り九ペンスのプレミアム支払いを指示した。他の炭鉱主は、これに対抗して、一シリングに増額した。

ところで、プレミアムは特定銘柄の石炭を優先購入するという一次卸商人と炭鉱主との先約協定により後者が支払う割引（allowances）とみなされていたが、それは違法であったので、一次卸商人たちは可能ながぎり秘匿し、かくして、プレミアム勘定では受領せず（帳簿にはプレミアムとして記入せず）、単に受取金として記入し、また領収証はめったになかった。

こうして、八〇年代半ば頃から、再びロンドンにおける石炭価格の騰貴とコンビネーションの問題が世論の批判をあびるようになった。そして、それが一七八七—八八年の「石炭取引＝団結禁止法」と一八〇二—三年の

「石炭売買法」に結実し、新しい画期を迎えるのである。<sup>(24)</sup>

第二の時期——一七八〇年代後半—一八二〇年代末におけるロンドン市場 八六—七七年、北東イングランドの出荷制限協定が再建され、産炭地市場の平均石炭価格はニューカスル・チョルドロン当り一二シリングから一五シリングに騰貴した。

他方で、八七—八八年に、ロンドンの一次卸商人たちは、石炭船からの石炭引渡し量を一日当り四二ロンドン・チルドロン (scorage を含む 2 scores) とし、それを越えて六三、八四、九四・五チルドロンとする場合には、普通、一隻当り三—四ギニー（六ないし八ギニーもまれでなく、例外的には一〇ギニーというのもあった）の迅速引渡金 (dispatch—a quick turn-round—money) を徴収する協定を炭鉱主または船主との間で結んだ。かかる協定は、七〇年代から存在していたと思われ、八五年に、ロンドン市長が、船荷引渡ししの遅滞に関して一次卸商人等に最後通告を行ない、船荷をただちに引渡さなければコンビネーター (combinators) として告訴すると警告したが、その結果、二二〇隻のうち一三〇隻の船荷の積卸しがただちに行なわれるという事件があったのである。<sup>(25)</sup>

こうしたなかで、八七年、ロンドン港の帝国乗船税関監吏 (Majesty's Tide-Waiter) の一人であるオクスレイド (George Oxlade) は、「公衆にとつてきわめて有害で、かつ抑圧的な一次卸商人たちの恐るべきコンビネーションという違法な慣行」によって、彼等が長年に亘ってプレミアムやリベート等を受け取っていたことを発見し、告訴人 (informers) に支払われる罰金を期待して、彼等を告訴した。訴訟のうちの二つが審理され、結局、一次卸商人たちが敗訴した。彼等は、驚愕して、八八年初めに、下院に対して罰金支払いを免除する法律制定を求め

第14表 一次卸商人 (First Coal Buyers) の利潤の源泉

—1788年— per London chaldron

利 潤 項 目	金 額
1. 割引 (discount—購入価格の%に対して2%) および歩留保証 (scorage)	約 4d.
2. 斛料 (the rate of lighterage) から	6d., or 1d. (sic)
3. 迅速引渡金 (dispatch money)	(推定) 3~4d.
4. プレミアム (premium)	9d.
5. 名目価格 ('nominal' price) からの値引き (abatements)*	3d.
6. 特別心付け (special gratuities)**	2 $\frac{2}{5}$ d.
7. 二次卸商人等への販売から	6d.
8. 主婦への直接販売***	3~4s. (sic)

註: 1) 出典 R. Smith, "Sea-Coal For London," p. 137 より作成。

2) \* 劣等炭ないし販売しにくい石炭に対して請求される。

\*\* 同一銘柄(炭坑)炭の購入量が2,000ロンドン・チョルドロンを越えた場合、20ポンドの銀行券の心付け (Compliment)。購入量に比例して増額される。

\*\*\* 船長の度量衡と陸上検査官のそれとの差異を反映している。

る請願を行なった。前年から、一次卸商人に対する各種のリベートを調査し、証人審問を行っていた議会委員会は、二月—三月に、この請願に関する調査・証人審問と法案 (Coal Buyers Bill、石炭取引に團結禁止法を指す) 審議を行なった。一次卸商人たちは、「リベートはたんに自分たちが自己の報酬をうけとる形態にすぎない」等の証言をしたが、彼等とファクターや船主、炭鉱主の証言によって、当時の一次卸商人たちの利潤の諸形態が浮彫りにされた。

一次卸商人は、二次卸商人、ディーラー、大口小売商人や大口需要者に「名目価格」( 'nominal' price) —船長によって行なわれるあらゆる割引等—利潤を差し引かず (これが取引所での市場価格を形成する)、それに斛料を加えたものと思われる) で、または可能であれば、それに六ペンスを加えて、ばら荷で (in bulk)、販売した。また、例外的には、主婦等に、小売商人と同一価格で、販売した。したがって、彼等の利潤の主要な源泉は、市場価格、すなわち石炭取引所における荷主からの「名目価格」—購入価格のうちにある (第13、14表参照)。なかでも、プレミアムは最も大きな比率をしめて

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (二) (若林)

いる(主婦への直接販売量は、量的にはきわめてわずかで、例外的である)。八七―八年のプレミアムは銘柄(炭質)と需要に応じて、ロンドン・チャルドロン当り、六ペンス、九ペンス、および一シリングであった。一次卸商人は、一方で最高のプレミアムを選択するが、他方でたとえ少なくともよく売れる人気銘柄炭を選択した。プレミアムは指定代理人が支払うのであるが、それが支払われないか、或いは指定代理人がいない場合には、一次卸商人の船荷の購入方法がその契約時に炭鉱主がプレミアムの代わりに支払う何がしかの金額を規定した。プレミアムは、一般的には、年末に、時には年二回に分けて、支払われた。当時、年間プレミアム総額は、三万ポンドに達した、と指摘されている。一次卸商人の年間平均利潤率は、資本の法定利率率 (the legal interest of their capitals) である一〇%を越えなかつた。<sup>(26)</sup>

議会の関心は、一次卸商人に対するプレミアムとファクターに対する指定代理人報酬の廃止が消費者に対する石炭価格を引きさげるか、という点にあった。しかし、とくにプレミアムの廃止は他の形態のものにとつてかわるだけである、と証人側から指摘された。こうしたなかで、一次卸商人たちの罰金免除立法をめぐる議会への強力な運動が展開され(三、二〇〇ポンドを運動資金として使用)、八八年三月、議会はそれを容認しつつ、旧来の諸制定法を継承しながら一次卸商人のコンビネーションを念頭においてそれを禁止する細目を定めた「石炭取引団結禁止法」を採択した。

「石炭取引団結禁止法」(28 Geo. III, c. 53) (一七八七―八八年) — 要旨 —

- ① 「石炭業団結禁止法」並びに「石炭輪番売却・引渡禁止法」のもつて罰金または料金を被つたすべての人々に免責保証を授与し、かつ免罪とする。

② 多数の一次卸商人が、石炭取引業を営む目的のために諸規制を行なうことを誓約して、協会(Society)を結成し、石炭取引所で私的会合を開くことは、その諸規制が上記の取引業が自由かつ公開であることを妨げる傾向をもちうるがゆえに、販売のために石炭を購入する目的で、ないし上記の石炭取引業を営む方法に関して規制を行う目的で、五人以上から成る盟約(Covenants)またはパートナーシップまたは何らかの方法で結合した人々は、石炭価格を吊り上げる違法なコンピネーションと看做され、かつ裁定されるものとする。<sup>(27)</sup>

この制定法は、一次卸商協会とその営業規制に向けられたものであり、ファクター協会に向けられたものではなかった。ファクター協会または個々のファクターないし商会は、一次卸商人や売主の何らかのコンピネーションの協力相手ではなかった。彼らは、売却代理人として必要な助言をしたり、特別な業務の依頼に対し特別な報酬を求めたけれども、一八三四年の炭鉱主との協定以前は、ロンドン市場に入荷した石炭をすべて売りに出したのである。ファクターの委託販売手数料は、一方で、市場価格の上昇とともに増加するが、他方で、売却量の増加に比例して増加するのである。一般的に、市場が可能なかぎり安定的であることがすべての炭鉱主の利益であると同様にファクターの長期的な利益でもあり、彼等は市場の相場に直接的に影響を与える位置にはなかった<sup>(28)</sup>のである。

しかし、ファクターと一次卸商人の「市場独占」の問題が、炭鉱主の出荷制限協定の問題<sup>(29)</sup>とともに、一八〇〇年の下院で議論されることとなった。そのなかで、ロンドン市場の実態が明らかにされるとともに、一連の立法措置がとられた。

一八〇〇年頃のロンドン市場の実態は次のようになっていた。

ファクターは、①ニューカスルやサンダーランドの税関発行の「課税貨物運送許可証」と「ファイター証明

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

書”を石炭船の船長から入港次第受けとり、②ロンドン港税関に提出して船荷報告を行ない、税関宛の租税支払証書(bond)を渡し、税関から証明書を受けとり(通関手統完了)、③ただちに船荷の売却処分の手続を行なった。すべての船荷が、石炭取引所で、一週三回の市場開催日(月、水、金各曜日の一、二時から二時まで)に、 $\frac{1}{2}$ 隻分を最小単位とし、 $\frac{1}{2}$ 隻分、一隻分を単位として、ファクターを通して一次卸商人に売却された。売買契約は、一次卸商人だけが頭文字(the initials)で署名した。ファクターは荷主 $\parallel$ 船主・船長の船荷売却代理人として、売却 $\parallel$ 市場価格の $\circ$ ・ $5\%$ の定率委託販売手数料と同じく $\circ$ ・ $5\%$ の代金支払保証手数料を受け取った。若干のファクターは回漕業(船主)に加わっており、証拠はないが、自分の船荷に優先権を与え、自分の利害で市場操作を行うことがあった、といわれた。

一次卸商人は、艇、荷揚げ埠頭(波止場)・倉庫等を所有し、取引所における市場価格にロンドン・チョルドロン当り平均一シング六ペンスの粗利益(gross profit)を加えて、埠頭で、艇または倉庫から、直接に、二次卸商人(小型舟艇-crozierを所有)に掛け売りで、または大口需要者等に、販売する。また、彼らは安い粒炭を塊炭に混ぜた混合炭をつくって(詐欺的な行為)、超過利潤を追求した。一日当りの規定荷揚量は四二ロンドン・チョルドロン(規定量以下になった場合には一次卸商人が滞船料を負担する)で、平均荷揚日数は六〜八日で、しばしば八〜一二日もかかった。しかし、迅

第15表 一次卸商人の所有艇隻数 —1800年—

	Name of Houses, or Firms	Number of lighters
1	Horne & Deavey .	80
2	Wood & Co.	78
3	Issac Estridge, sen.	58
4	some 43 firms	48~10
	⋮	⋮
5	24~29 smaller concerns	10未満
合計	70~75 Houses, or Firms	1,847

註 1) 出典: R. Smith, "Sea-Coal For London," pp. 146-8 より作成。

2) 艇の積載量は21ロンドン・チョルドロン規格である。

速引渡金（ファクターと一次卸商人との協定で、ロンドン・チョルドロン当り三ペンス）が支払われれば一違反法行為であるが、しばしば一日当り九四・五チョルドロンも荷揚げされた。一次卸商人の荷主に対する支払条件は、①は即金で、②は船荷引渡し完了後第三市場開催日に現金で、③は船荷引渡し完了後六〇日手形で、とされた。最初の二つの支払条件が遵守されれば、二〇%の割引が認められた。売上代金はファクターによって荷主に送られた。<sup>(30)</sup>

議会で、ファクターが非難されたのは、二七人―一九商会という少数のファクターが、一〇一・一万ロンドン・チョルドロン（一八〇〇年）の大量の石炭を取扱っていたことに由来する。一次卸商人に対して船主からなおプレミアムが支払われ、ファクターが一次卸商人だけにしか船荷を売却しないことが彼らの「市場独占」の形成を援けていると非難されたが、ファクターは一次卸商人との利害紐帯をもたず、手数料制で荷主から支払いを受ける売却代理人である。むしろ、一次卸商人は、一七八七―八年の「石炭取引団結禁止法」により五人以上の一切の団結結合を禁止され、「ファクターの法外な要求に抵抗するために」彼ら内部で何らかの合意に達することに腐心したのである。そして、ファクターが到着したすべての船荷を売りに出す（*open*）かぎりでは、市場価格の変動は船荷量と需要との関係に依存するのであり、そのことはロンドンの市場価格の変動によって出荷量を調整する北東部の石炭業委員会の行動と対応するのである。北東部の炭坑主たちは、次章で詳述するように、一八三四年まではロンドン市場価格に関心をもったのは、その規制のためでなく、産炭地価格を維持するために出荷量を調整するためであったのであり、その点でのファクターとの利害紐帯も存在しないのである。

ファクター協会は、当時、「コール・リング」（the so-called Coal Ring）ともよばれていたが、これを「法外



る。<sup>(31)</sup>むしろ、一次卸商人のファクターに対する對抗姿勢と嘆きは、一七二〇—二一年の「石炭業団結禁止法」、三〇年制定法やとくに八七—八八年の「石炭取引団結禁止法」のもとで、一次卸商人の利潤抽出基盤が以前と比べて侵食されてきたことを示すものであると思われるのである。

ともあれ、一八〇〇年の下院における石炭取引・価格等の問題の議論は、そこでの「首都においても、北部においてもまた、営業の完全な自由が、公衆にとって最上の利益である」(附点は引用者)という見解に集約され、<sup>(32)</sup>①北東イングランドの出荷制限協定に対しては、旧来の諸立法以上の措置をとらず、地域間競争の促進とくにグランド・ジャンクション運河 (the Grand Junction Canal) 開通以来のスタフォードシャーからの石炭搬入に期待するにとどまったが、②ロンドン石炭取引所に対しては一七九三年以来ロンドン市当局がもっていた直接管理構想を実現する等の新たな市場に独占禁止諸立法が行なわれた。

一八〇二—三年および七年の石炭市場に独占禁止諸立法(要旨)

▲「石炭売買法」(一八〇二—三年)

- 1 ロンドン市当局に、①ロンドン港に到着するすべての石炭を売買するための自由・公開市場(a free and open market)を設立し、②石炭取引所とよばれる施設を買収する権限を付与する。③そのために、すべてのロンドン搬入炭に、チョールドロンまたはトン当り½ペンスの課税権限を付与する。
- 2 ファクターによる売買契約の記録、立会証人(副署)の義務に関する限り、一七三〇年制定法(3 Geo. II. c.

▲「石炭売買法新法」(一八〇七年)

- 一八〇二—三年制定法を廃止—
- 1 石炭取引は、引き続き、自由・公開かつ公共市場としてロンドン市当局に付与され、かつその買取「完了」と保守のための種々の財政的手当を行う権限を付与する。
  - 2 一八〇二—三年制定法のファクター・石炭価格関係条項を再制定する(reenact)。「上記2、3、4」
  - 3 ①市場日は、月、水、金とし、営業時間は、一二時から二時までとする。売買契約帳簿は二時以後締切られ

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一)(若林)

26) および一七三七—八年制定法(11 Geo. II, c. 15)の諸条項を廃止し、以下の如く修正する。①すべての売却処分は市場官吏(the Clerk of the Market)に申請されなければならない。②ファクターが使用される(employ)場合には、すべての売買契約はファクターが帳簿に記録し、一次卸商人とファクターが、姓名で、署名するものとする。③ファクターは、無料で、売主と一次卸商人に、売買契約の立会人として写しを渡し、市場開催時間終了時まで、市場官吏にも写しを提出しなければならない。

- 3 いかなる人も、自己所有の石炭を、売買契約が正式に作成され、当事者が署名して、市場官吏に報告すれば、ファクターの仲介なしに、売却処分をすることが出来る。
- 4 ①売買契約書に記載され、報告された石炭価格からのあらゆる種類の減額・控除、または割引(abate-ments, deductions, or allowances)は重い罰金のもとで禁止される。②但し、ファクターの委託販売手続料、および一次卸商人に与えられる通常の割引と歩留保証(the usual discount and storage)は、かかる減額に該当しないものとする。

5 その他—略—

一八〇二—三年の「石炭売買法」およびそれを廃止しつつ基本的な諸条項を継承し新条項を追加した〇七年の

る。さらに三時までには売買契約書を市場官吏に提出しなければならない(第29条)。その際、市場税(Market Dues)の名目で、一ペンスを支払うものとする。

- ② 売買契約書の書式は定められる。
- ③ 一次卸商人による売買の最低単位は二ロンドン・チョルドロンとする(第31条)。
- ④ その他、売買のすべての手順に関する細目的諸条項—略—

4 ①標準荷揚作業率(the rate of unloading)は、一日当り四二ロンドン・チョルドロン(2 scores)と定める。

② その他、検量官、検量法、度量衡、荷揚人夫に関する諸条項—略—

5 ①すべてのロンドン搬入炭は石炭取引所で売買されなければならない。

② 但し、政府用にロンドンに搬入された石炭は石炭取引所を経由しなくてもよいものとする(第27条)。

6 石炭船船長は、石炭船がブラックウォール西部(West of Blackwall)到着前に、船荷書類をファクターに送付してはならない。違反した場合には、罰金五〇ポンド。

第16表 ロンドン石炭取引所における Factors と First Buyers

items	years	1769~74	1776~90	1800	1803	1811	1812~16	1830	1832	1839
Factors		—	—	19 houses, or firms	—	21	23	19	19	21
		1769 11 persons	14~18	27	27	—	38	—	—	—
First Buyers		1772~74 40~50 [sic] houses, or firms	1785~88 65~66	70~75	85	—	—	150	—	—

註：1) 出典：Raymond Smith, "Sea-Coal For London," pp. 86, 92, 136, 147, 153, 156, 172, 197; Hermann Levy, "Monopoly and Competition," p. 128; T. S. Ashton and J. Sykes, "The Coal Industry of the 18th Century," pp. 204, 221-2 より作成。

2) persons と houses, or firms とを明らかに誤ったと思われる箇所は訂正した。

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

一三五 (三三九)

「石炭売買法新法」は繁雑な市場取引規制を定めたが、それは、一方では、ナポレオン戦争下における徴税強化策(政府用を除くすべての石炭を石炭取引所を経由させることによる脱税防止策、しかしそれは「完全な営業の自由」の標榜とは裏腹に流通経費増—一八三二年時点でトン当り三シリング六ペンス〔次節参照〕—をもたらした)であると同時に、他方では(これが本旨であると思われるが)、事実上、ファクターを通じてのみ石炭が売却されるといふ従来からの事態をいっそう強化した—ファクターの仲介なしに売却しうる条項はあったが—とはいえ、一次卸商人のコンビネーションを一層掘り崩す市場取引条件(公的市場官吏の出現、石炭価格条項、一次卸商人の取引の最低単位を二チャルドロンと定めたこと等)を生み出した。

一八〇七年以後、一次卸商人へのプレミアムが公けに問題とされた。かかったことは、それが市場価格に重要なものでなくなったか、かかる形態の割引—利潤源泉はなくなったか、を示すものであると思われる。というのは、ファクターになるのには特別条件などなかったにもかかわらず—とはいえ、専門的な市場—取引知識、対人信用、かなりの資本を必要とする—、少なくとも三〇年代末までファクター数は漸増にとどま

第17表 ファクターの石炭（船荷）売却代理業務の集中  
1812. 4. 1~1816. 6. 30  
(unit: London chaldrons)

順位	商 会 名	荷捌=取扱い量	集中度 (%)
1	Clarke and Burges	504, 828	約11.1(1/9)
2	Will. and Jos. Devey	498, 559	〃 11.0
3	R. and P. Brown	464, 877	〃 10.2
4	Ralph Fenwick	} each 300,000~400,000	} each 6.6~8.8
5	W. Metcalfe		
6	Marshall and Dyer	} .....	} .....
...	.....		
23	Thomas Halford		
計	23 Houses=some 38 persons	約4, 550, 000	—

出典：Smith, "Sea-Coal For London", p.156 より作成。

立命館経済学（第二十五巻・第二・三合併号）

一三六（三四〇）

り、一次卸商会は一八〇〇年から三〇年代までに倍増したこと（第16表参照）は、ファクターの力能の増大と一次卸商人内部の競争の一定の進展を示すものである、と思われるからである。<sup>(33)</sup> だが、〇七年制定法が標準荷揚作業率を一日当り四二ロンドン・チャルドロン（2 scores）と規定した（一八世紀末には、これが標準的慣行〔standard practice〕となっていた）ことは、検量制度の規定にもとづくものとは

いえ、事実上、八七―八年の一次卸商人の協定が法認されたことを意味するものであり、それはそれとともに迅速引渡金の支払いをも取引慣習とした（一八六〇年になお支払われていた）。<sup>(34)</sup>

一八一〇年代におけるファクターの石炭（船荷）売却代理業務の集中状況は第17表の通りであるが、それによれば、二三商会（三八人のファクター）中上位六商会が全入荷量の五〇％以上を扱っており、ファクター内部において階層分化が存在していることを示している。また、この上層のファクターと多くの富裕な一次卸商人は、北東イングラント等の炭鉱に投資し、石炭船の船主または持分所有者となっていた。このことは、炭鉱主とファクター、一次卸商人との直接的関係の形成を示すものである。<sup>(35)</sup>

一八年初めに、蒸気曳船（steamtugs）がロンドン港内外で就航し、従来風や潮の干満等の関係で冬季二ヶ月間石炭船が係留される慣行

同時に炭鉱も操業を停止した一を廢止に導いた。<sup>(36)</sup>

一〇年代末頃から、個々のファクターたちは炭鉱主の代理人として行動しはじめていた（炭鉱主⇨ファクター関係は次章で詳述する<sup>(37)</sup>）。

政府の石炭市場⇨独占禁止政策の転機は、二八年半ば頃以降、二〇年頃から生じた独占的・超過利潤實現の市場基盤の狭隘化に触発された北東イングランドの炭鉱主たちの高率石炭課税廢止運動（次節で考察する）と関連して三〇—一年に訪れた。

第三の時期——一八三〇年以降におけるロンドン市場 この項では、三一年と三六年に成立した制定法とそれに関連して生じたロンドン市場の実態について考察したい（三四年以降の考察は、炭鉱主⇨ファクター協定⇨北東イングランドの炭鉱主の石炭独占の新たな展開——に関わってくるので主として次章で考察する）。

三〇年のロンドン石炭取引所の売買取引は、一八〇七年の「石炭売買法新法」にもとづいて行なわれていた。ファクターの機能にも一九世紀初頭と基本的には若干の変化はあるが、変わらなかつた。石炭船はロンドン港に到着次第、その船荷書類を昼間は其々のファクター事務所、夜間は取引所付近にあるファクター共同の夜間事務所——一年に荷揚げ待ちの石炭船に公正な輪番を保障するためにファクターたちが共同で設立した——に、送付した。船荷は、特定のファクターに委託（指定代理人制）されても、されなくても、よかつた。ファクターの委託販賣手数料と代金支払保証手数料は、夫々、市場価格（売上高）の〇・五％、併せて一％であつた。彼らの所要資本は、①船荷到着次第、ロンドン・チョルドロン当り六シリングの国税（the Custom duty）の支払い、②船荷証券（the

cargo bills)―船長が炭鉱主受取りでファクター宛に振り出すの引き受け、③ロンドン港での船長諸経費の支払い等で構成され、また彼らには市場・一次卸商人の対人信用に特別知識をもち、市場の慣行を荷主・船長・炭鉱主に助言しうる能力等を必要としたので、ファクターになるのにロンドン市民権(freedom of the City)も、入金、宣誓や資格証明も要らなかったにもかかわらず、世紀初めに比べて、それほど増えていなかった(第16表参照)<sup>(38)</sup>。

一次卸業務に携わる商會が一五〇あり、そのうち一流商會といわれるのは五〇商會であった。多くの石炭商は、一次卸商人も含めて、穀物取引にも従事していた。一隻分の船荷をしばしば六―八人の一次卸商人が買付を行い(ファクターの売買契約簿に署名)、作業輪番表(turns for working)を作成し、輪番書類(turn-paper)に署名した。一次卸商人の荷主に対する支払条件は、①½は即金で、②½は船荷引渡し直後の市場日を振り出し日とする。フ・ク・ター指図・六〇日手形で、③½は船荷引渡し後第四市場日(一般的には第七市場まで延期される)に現金で、と定められていた。そして、第一および第三の支払条件が遵守されれば、その二%の割引(discount)が認められた(第三条件については、第二〇市場日払いでさえ、割引が認められた)。売買代金の清算・送金と売却価格明細書の送付はファクターの業務であった。石炭船の入港から船荷降ろしまでの平均的時間は、四―六日で、一八〇〇年と比べて、二―三日短縮された。さらに、二六年からガス・ライト・エンド・コークス会社(Gas Light and Coke Company)が石炭取引所に一次卸商人として加わり、二七年にニューカスルに①会社のための石炭買付け、②備船契約の業務を行う代理人をおき、三〇年には自ら船主となるという形で、登場してきたことが新たな特徴である。<sup>(39)</sup>

こうしたなかで、議事委員会は、三〇年報告のなかで、「出荷制限〔協定〕のもとで、炭鉱主が勧んで受け入

れるものとして、彼らが夫々提出した諸「石炭」価格は、すべての事例において、補償的収益 (a compensating return) をもたらずであらう最低価格ではなく、彼らがさらされる競争のもとで維持しうる最高価格である」と指摘しつつも、石炭取引を「既に影響を与えてきたと思われるかの競争（出荷制限協定に含まれていない諸地方からの石炭供給による競争—引用者）の支配に」委ねることを選択し、協定の合法性の問題を不問に付し、翌年に重要な二つの制定法を結実させることとなった勅告を行った。<sup>(40)</sup>

すなわち、一方では、沿岸に沿って国内諸市場に輸送される石炭（「海送炭」）等に対するすべての内国関税 (all Customs duties) を廃止し（輸出関税の改革も含まれる）(1 & 2 Wm. IV, c. 16—三二年三月一日施行)、他方では、一世紀にわたる法律上のファクター制度の廃止、容量（チャルドロン）から重量（トン）への度量衡の転換、石炭取引所での売買義務や公的検量制度の廃止等 (1 & 2 Wm. IV, c. 76—三二年一月一日施行)、最小限の市場取引規則を残しつつ、「買手危険負担原則」を確立して、市場取引における自由放任政策へと転換したのである。<sup>(41)</sup>

その後、三三年一月から三四年二月まで中断していた北東部の出荷制限協定は、ティーズ河流域諸炭鉱をはじめて参加させて再建し強化され、六月からファクターとの協定によってロンドン市場での売却価格に船荷数規制が実施される。はじめから、石炭の高価格と北東部におけるコンビネーションが公衆 (public at large) の憤激をよびおこし、三六年にミドルセックスとウェスターの住民から夫々の請願が下院に行なわれた。前者の請願者たちは「タイン、ウェアおよびティーズ河流域の大炭坑は、強力で、有力で、かつ富裕な少数の貴族 (a few powerful, influential and opulent peers) とその他の諸個人の手中にあり、それらの炭坑を主要な石炭供給源としている首都および南東諸地方の製造業者と家庭消費者は彼らの供給制限と独占の維持によって多大の犠牲を蒙って

いるが、かかる行為は「立法機関が採用した自由取引と公開競争の諸原理 (the principles of free trade and open competition) に直接対立するものである」等、と主張し、それを除去するよう申し立てた (傍点は引用者)。<sup>(42)</sup>

下院は、同年六月一日、これらの請願者の申し立てを調査するため特別委員会を任命した。特別委員会は、当該の炭鉱主やファクターらを証人として審問し、また三一年制定法の効果の実態調査を行い、出荷制限協定が自由取引価格以上の高価格を維持していることを認め、ロンドン市場規制を含めて、一七八八年の「石炭取引」団結禁止法に抵触する可能性に言及しながらも、二四年の「団結禁止法廃止法」(5 Geo. IV, c. 36) — 産業革命の基本完了 — 産業資本確立への最も重要な指標の一つ — による団結放任および自由競争と市場原理に対して、全幅の信頼を寄せる時代的思潮のもとで、三一年制定法の延長線上に立ちつつ、結論として「新供給を促進するあらゆる手段が、北部の炭鉱主とロンドンのファクターとのコンビネーション (＝団結) を防ぐ最も効果的な方法として奨励されるべきである (これは既に生じていたことである故にほとんど必要のないことである — 引用者)。そして、ロンドン港における石炭取引を資本と企業の競争の自由に任す (＝自由放任) べく、28 Geo. III, c. 53 — この制定法の罰則により現在除外されている — の禁止的特殊規定を廃止する法案がただちに提出されるべきである」という勧告を行なった (傍点は引用者)。その結果、三六年制定法 (6 & 7 Wm. IV, c. 109) が成立した。<sup>(43)</sup>

一八三一年および三六年の制定法 (要旨)

- |   |  |
|---|--|
| <p>▲一八三一年制定法 (1 &amp; 2 Wm. IV, c. 76)</p> <p>① 一八〇七年制定法 (「石炭売買法新法」) を廃止する。</p> <p>② 一七三〇年制定法 (3 Geo. II, c. 26) により、ファクターに課せられた法令義務を廃止する (同法にお</p> | <p>るファクターの一次卸商人兼業禁止条項は、一八六七年まで、法令全集 (the statute book) に残されていた)。</p> <p>① すべての法定検量官・検量税制度は一八三二年一月一日より廃止する。</p> |
|---|--|

- ② ロンドン市の石炭検量権限を向こう七年間停止する。
- ③ その代替措置として、トン当り一シリングの課税を認可する。さらに、石炭市場運営費を支弁するため、トン当り一ペンスの賦課を認可する。(一シリング一ペンスの租税は、従来、トン当り一シリング三ペンスの租税を課せられていた内陸炭にも課せられた)
- 3 石炭取引所は、引き続き、公開市場とし、ロンドン市当局に付与し、ロンドン市参事会が必要な委員会を任命する権限を付与する。
- 4 ① フィッターの証明書は、石炭船がロンドン港に入港次第、石炭市場に登録しなければならない。
- ② 租税は、船荷の荷揚げ前に、石炭市場官吏に支払わなければならない。
- ③ 税関官吏は、納税済を証明する市場官吏からの報告を受領するまで保税留置を解除しないものとする。
- 5 すべての石炭は、重量(トン)を単位とする)によって、販売されなければならない。
- 6 解商人は、木材商人およびその他の石炭商人 (coal-dealers) とパートナーシップを行うことを許可する。
- 7 銘柄変更販売を禁止する。違反した場合には、罰金一〇ポンド。
- 8 ① 石炭は売主札 (a seller's ticket) を添付して送達されなければならない。
- ② 石炭は、一または二ハンドレットウェイト (cwt.) の石炭袋 (sacks) で引渡さなければならない。但し、五ハンドレットウェイトを越える場合は、バラ荷で引渡してもよい。
- ③ 配達人は、請求あり次第、運搬車輛 (the cart or wagon) および石炭袋を計量しなければならない。
- ▲ 一八三六年制定法 (6&7 Wm. IV, c. 109)
- 9 Anne, c. 28 (「石炭業団結禁止法」一七一〇—一七二一年) — 石炭を買占め、ないし石炭の自由な販売を妨げる契約を禁止した、限りで、4 Geo. II, c. 30 (「石炭輪番売却・引渡禁止法」一七三一年) — 石炭売却・引渡しにおいて、輪番制を維持することを禁止した、限りで、8 Geo. III, c. 53 (「石炭取引団結禁止法」一七八七—一八〇一年) — 石炭取引における五人以上の結合を違法とした、限りで、当該諸法を廃止する。

一八三二年および三六年の制定法によって、一七一〇—一七二一年より始まる石炭取引における「営業の自由」と消費者の利益を法制的に促進せんとして制定した独占団結 (combination) 禁止・市場規制諸立法は、廃止され

るに至った。そして、その立法に先立つ議会委員会での調査や証人審問において、はじめて一次卸商人の営業規制が問題にされなかった(既に、かかる問題がなくなっていたことを示すものであろう)ことは注目すべきことであろう。けだし、一九世紀初頭まで、一次卸商人の営業規制が、事実上、石炭取引所での卸売市場価格、したがってまた消費者価格に少なからぬ影響を与えていたが、それ以後、それは解消したか、社会的に問題にされなくなるほど意義を失なったことを示すものである、と思われるからである。

ところで、一八三二年以後、法律上のファクター制度は廃止されたが、炭鉱主や船主の利害に適ったものとして利用され、存続した。三二年一月三日、ファクター協会が再組織され、従来とは異なる目的や規約を定めた。<sup>(44)</sup>

同時に、廃止された法定検量制度にかわって、ファクターは、一次卸商人と協同して、三二年、自主的な検量制度を定め、グレイブスエンド(Graivesend)に事務所―三四年以降、ファクターと炭鉱主との協定にもとづく輪番制維持のための事務所としても利用された―を設立した。それと同時に、ファクター協会は、三二年一月二日以後、①従来、売却価格の〇・五%であった委託販売手数料をトン当り三ペンスとし(高率石炭税の廃止により、従価定率手数料では、チョルドロンまたはトン当りの手数料は減額を余儀なくされることへの対応措置であると思われる)、②代金支払保証手数料は、従来と同一の〇・五%とする、決定を行い、実施した<sup>(45)</sup>(第18表を参照)。

こうして、法律上のファクター制度(ファクターの法令義務)は廃止されたにもかかわらず、彼らの荷主の委託売却代理人としての性格に基本的な変化は見られず、大部分の船荷はファクターによって売却処分に付された。市場の取引慣行は、ファクターの立会に副署義務・公的検量制度の廃止(それらは、売買契約における売主と買主との署名、および民間検量制度―検量手数料の荷主と一次卸商人とによる折半負担、にとつてかわった)や市場官吏の若干の

第18表 1830年および1836年の石炭価格の構成

(2) 1836年の市場価格(石炭取引所)の構成(一事例)\* per ton

(1) 1830年の石炭消費者価格の構成一事例 per London chaldron

項目	金額	構成比
1. 船上渡し価格(サンダーランド)	10s. 8 $\frac{1}{2}$ d.	51.2%
2. 運賃	7s. 11d.	37.8%
3. 夜間事務所および通関手続料	$\frac{1}{5}$ d.	0.1%
4. 検量手数料(一次卸商人負担分)*	1 $\frac{1}{2}$ d.	0.6%
5. 減損見積り添量(tret)	2 $\frac{1}{2}$ d.	2.5%
6. 割引(discount—総額の%の2%)	3 $\frac{3}{10}$ d.	
7. 歩留保証	$\frac{3}{5}$ d.	
8. 手形、領収証印紙代等	1 $\frac{1}{16}$ d.	0.4%
9. 委託販売手数料	3d.	1.2%
10. 代金支払保証手数料	1 $\frac{1}{4}$ d.	0.5%
11. 保険料および保険証券税	1 $\frac{1}{16}$ d.	0.4%
12. シンティール税	1s. 1d.	5.2%
計	20s. 10 $\frac{39}{40}$ d.	99.9%

項目	金額	構成比
1. 船上渡し価格(ニューカスル)	14s. 6d.	29.3%
2. 運賃	9s. 8 $\frac{3}{4}$ d.	20.0%
3. 保険料	2d.	
4. ニューカスル諸賦課	7d.	19.6%
5. 国税およびシンティール諸税	8s. 4 $\frac{1}{4}$ d.	
6. 市場諸賦課	1d.	
7. 検量税	8d.	31.1%
8. 歩留保証および諸費用	1s. 8d.	
9. 流通マージン(ファクター→消費者)	13s. 9d.	
計	49s. 6d.	100%

註 1) 出典 Smith, "Sea-Coal For London," pp. 166~7 より作成。

2) 下院委員会の調査結果。

業務内容の変更(たとえば、石炭価格および売却済・未売却の船荷数の公式的な市場一覧表の作成の廃止)等を除いて、基本的には、従来と変わらなかった。(46) 三四年半ば以降、北東部の炭鉱主とファクターとの直接的関係が成立し、ニューカスルの石炭業委員会はファクター協会の書記(有給職員)俸給のために年額二五〇ポンドの寄付をするようになった。(47)

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

一四三 (三四七)

三六年の荷主・ファクター・一次卸商人三者の財務契約は次のようになっている。まず第一に、荷主は、船積み日から

起算して四〇日後支払いの(船荷総額の)手形(≡船荷証券)をファクター宛に振り出した(若干大きな船荷は六〇日手形、サンダーランドからの船荷は一般的に二ヶ月手形)。第二に、ファクターはこの手形を引受け、船荷の全額に対して前貸しを行なう。彼らは、手形が満期になって船荷売上高を実現できなかった場合でさえ、手形をなお引受けた。第三に、一次卸商人の船荷購入金の支払い先は形式的には荷主宛であるが、前記のことも関連して、ファクターが代金授受業務を代理した。一次卸商人の一般的支払条件は、①½は船荷引渡し時(≡第一市場日)に現金で、②½は船荷引渡し一週間後(≡第四市場日、四一年一〇月以後第一〇市場日に変更)に現金で、③½は船荷引渡し直後の市場日を振り出し日とするファクター指図払六〇日手形で、となっていた。そして、一次卸商人の荷主≡売主との取引による利潤源泉は、①購入総額の一%の値引き(減損見積り添量〔Tret〕としてのallowance)②支払条件の第一・二項が履行された場合に夫々二%の割引(discount〔ニューカスル、サンダーランド、ストックトン炭以外は購入総額の二%の割引〕)③歩留保証として二〇トン当り(per score)一シリング、によって構成され(第18表参照)、全体として、購入総額の二・五%程度となった。ファクターは、売却代金回収後、決算を行ない、荷主に残高を送金した。<sup>(48)</sup>

(1) "sea-coal" の語源については次の文献を参照。Nef, *op. cit.*, Vol. Two, pp. 452-3 (Appx. P); Smith, *op. cit.*, pp. 2, 7, 364.

(2) 一七三〇年以前の流通経路については Nef, *op. cit.*, pp. 84-8 を参照。

(3) Smith, *op. cit.*, pp. 84-5. Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 204

(4) Smith, *op. cit.*, pp. 90-1

(5) *Ibid.*, 180-1, 244-5; Sweezy, *op. cit.*, pp. 132-2.

- (9) Smith, *op. cit.*, pp. 123-4, 131, 135-9, 147-151, 180, 366; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 47-8, 202-4, 206-10, 247-8; Sweezy, *op. cit.*, pp. 38, 49-50, 95-6.
- (7) Smith, *op. cit.*, pp. 76, 102, 122, 124, 143, 171, 180, 198, 266, 365; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 195-9; Sweezy, *op. cit.*, p. 9; Nef, *op. cit.*, Vol. One, pp. 440-1, 446; Vol. Two, pp. 58-9.
- (8) Smith, *op. cit.*, pp. 104-112, 123-5, 199; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 199-202, 217-8; Sweezy, *op. cit.*, p. 50.
- (9) この節では、このことわらないう限り、ロンドン石炭市場の歴史をファクター協会 (the Society of Coal Factors) 等の議事録や議会報告を使って研究した、R・スキムスの著書を参照したものである。
- (10) Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 202; Nef, *op. cit.*, Vol. Two, pp. 86-7.
- (11) Smith, *op. cit.*, p. 64-5. 船商人は、一七六〇年代までは、船を所有する木材商人 (Woodmongers)——石炭をも商う——と波止場主 (Wharfingers) に雇われる雇船頭であった。また、当時、波止場 (埠頭) をもたぬ船頭は石炭を取引することを禁止されていた。しかし、それ以後、ロンドンへの石炭入荷量の増加とともに、彼等のなかから商人が出現し、一七世紀末ないし一八世紀初頭には木材商人にとつてかわつたのである。これを、法制的に裏付けたのは、一七〇〇年の「船頭法」(Watermen's Act) である。これは、テムズ河におけるすべての船頭は、the Company of Watermen and Lightermen に登録すべきことを義務づけ、カンパニーに所属しない船頭の営業を禁止した。木材商人は、購入した財貨 (石炭を含む) を運搬する船を保有することを認められたが、船頭たちはこれを操縦することを拒否したのである (*Ibid.*, pp. 21-2, 34-5; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 203)。
- (12) Nef, *op. cit.*, p. 86.
- (13) Smith, *op. cit.*, pp. 35, 65; Sweezy, *op. cit.*, p. 22.
- (14) Smith, *op. cit.*, p. 36; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 219.
- (15) Smith, *op. cit.*, pp. 35-8, 65-6. Nef, *op. cit.*, Vol. Two, pp. 86-7.
- (16) *Ibid.*, pp. 87, 304; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 202; Smith, *op. cit.*, pp. 39, 65. トリビュール・ファクターは、一七世紀における周旋業者 (crimp) が、①石炭ブローカーと②船から石炭を陸揚げする荷揚げ人

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

夫を斡旋し供給する請負人 (labour undertaker) を兼業していたのが、一八世紀初頭から、①ファクターと、②荷揚げ人夫請負人および③若干のバイヤーとローカーに分化していった結果、登場したのである。一七世紀にもファクターとよばれる職種はあったが、それは特定の商会の代理人として、注文取りや得意先回りを行う外交員 (traveller) であり、コーン・ファクターとは営業機能を異にする (たとへば、woodmonger's factor) (Smith, *op. cit.*, pp. 66-7, 364-5; Nef, *op. cit.*, Vol. One, p. 434.)。

- (17) Smith, *op. cit.*, pp. 40-2
- (18) *Ibid.*, pp. 42-6, 67-8, 133; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 202, 219.
- (19) Smith, *op. cit.*, pp. 44-8, 69-8; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 220; Sweezy, *op. cit.*, p. 130.
- (20) Smith, *op. cit.*, pp. 123, 147; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 202.
- (21) Smith, *op. cit.*, pp. 77, 101-4, 123-5, 147, 172, 191-2; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 203.
- (22) Smith, *op. cit.*, pp. 85-6, 88-9. トンチメントサートンは、会員資格の厳しきかゝ、一次卸商人の地位が強化されたことを説明する (Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 204) のであるが、取引所の所有とそこでの売買取引とは別個の事柄であり、その所有者たる (the Proprietors) の目的はその出資に対してできるだけ多くの利益をうることである (Smith, *op. cit.*, p. 88)。トンチメントの誤解である。一次卸商人の地位の強化の原因は、それ以外のところにあること (彼等みそれを指摘しよう) だ、行論のなかで明らかになるであろう。
- (23) Smith, *op. cit.*, pp. 136, 144; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 202, 204.
- (24) Smith, *op. cit.*, pp. 120-1, 136-7; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 204, 220-1.
- (25) Smith, *op. cit.*, pp. 133-4, 149; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 204, 217, 220.
- (26) Smith, *op. cit.*, pp. 114-5, 120-1, 131-8; Sweezy, *op. cit.*, pp. 130-1.
- (27) Smith, *op. cit.*, pp. 88, 121, 138; Sweezy, *op. cit.*, pp. 130-1; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 221.
- (28) Smith, *op. cit.*, pp. 138-9.
- (29) 石炭出荷協定は秘密協定であったが、九〇年代初めに、ノーサンバークランド公爵所有の鉱区の賃借炭鉱主であったキリンマン (George Ward Errington) が、石炭業委員会の構成員に炭鉱主らを告訴し、また一八〇〇年の下院委

員会で証言して、とりあげられることになったのである (Sweezy, *op. cit.*, p. 131)。

(30) Smith, *op. cit.*, pp. 142-7; Sweezy, *op. cit.*, pp. 50-1; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 221. ロンドン市場の取引業務に関するごくその細目、たとえば船上・陸上検査官制度や荷揚人夫の労働組織等については、以下を参照、Smith, *op. cit.*, pp. 145-6.

(31) Smith, *op. cit.*, pp. 148, 154, 178, 244; Sweezy, *op. cit.*, pp. 69-70; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 222; Levy, *op. cit.*, 126-8; D. J. Williams, "Capitalist Combination of the Coal Industry", pp. 44-6.

(32) Smith, *op. cit.*, pp. 89, 91, 150-1, 153-4, 170, 175-7, 181, 191, 365; Sweezy, *op. cit.*, pp. 51, 131; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 224-5; Levy, *op. cit.*, p. 128.

(33) Smith, *op. cit.*, pp. 176, 179; Sweezy, *op. cit.*, p. 54; Levy, *op. cit.*, p. 128; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 209-10. ここで、レヴィとウィリアムスは、政府用を除くすべての石炭を石炭取引所で売買することを規定した一八〇七年制定法が「ファクター特権」を生み出し、コールド・リング (≡独占) を合法化した、としているが、誤りであろう。第一に、スミスが、的確に指摘しているように、一八〇二一三年、〇七年の制定法による市場取引規制は一八世紀の立法精神に由来し (ファクターの法的地位は一七三〇年制定法以来のものである)、その実際の効果は、法自体よりも、むしろ経済過程の内部の発展に条件づけられたものである。第二に、比較的少数のファクターへの売却 ≡ 荷捌代理業務の集中は、取引所の技術的・機能的条件 (≡ 立会い ≡ 等) に規定されているものであり、そのかぎり、それはむしろ合理的でさえある、と思われる。レヴィは、ファクターたちが、まず市場の実需を確かめて、売買手続きをし、指値をとりきめていること (一般的価格協定) を強調しているが、そこに市場操作の余地なしとはしないが、入荷した多数の銘柄の石炭をすべて売りに出す (offer) 場合、指値に関してファクターの自主的・判断に委ねられている条件のもとでは、≡ 立会い ≡ 当初の指値 (ここで売買契約が成立するわけではない) を銘柄毎に等級に秩序づけるのはファクターの固有の機能の一部ではなからうか。レヴィが、ファクターを誤ってディラー (wholesale dealer) と規定し、定率手数料制にもとづく荷主の代理人であることを看過したことが、誤った結論を導いた、と思われる (Levy, *op. cit.*, pp. 128-9; Williams, *op. cit.*, p. 46)。むしろスウィージーの「一八三四年 (北東部の石炭業委員会とファクター協会とのロンドン市場規制協定が締結された年—引用者) 以前には、ファクター内部における

共謀行動 (collusive action) のかなり得心のいく証拠はない」(Sweezy, *op. cit.*, pp. 69-70) という指摘が正鵠をえていると思われる。第三に、レウイとウィリアムスはコール・リングが北東部の炭鉱主のカルテル (≡ 出荷制限協定) の利害に適うものであると指摘しつつも、スウィージーも含めて誤解したことは、一八〇七年から三十一年までロンドンに入荷したすべての石炭はファクターの仲介を経なければならぬと義務づけられたとしている点である (Levy, *op. cit.*, pp. 127-9; Williams, *op. cit.*, p. 46; Sweezy, *op. cit.*, p. 69)。一八〇七年法は、政府用を除いたすべての石炭は石炭取引所で売買されなければならないとしたのであり、しかも、すでに述べたように、荷主がファクターの仲介なしに売却する手続きを定めていたのである。それにもかかわらず、実際には、ほとんどすべての石炭がファクターの仲介を経たのは、それが荷主、船主、船長、さらには炭鉱主の利害に適うものであったからである。

- (34) Smith, *op. cit.*, p. 365.
- (35) *Ibid.*, pp. 154-7.
- (36) *Ibid.*, p. 157.
- (37) *Ibid.*, p. 158.
- (38) *Ibid.*, pp. 158, 169, 170-2, 178-9, 187-8.
- (39) *Ibid.*, pp. 171-2, 174, 264.
- (40) *Ibid.*, pp. 164, 180; Sweezy, *op. cit.*, p. 132; Levy, *op. cit.*, p. 136.
- (41) Smith, *op. cit.*, pp. 180-1; Sweezy, *op. cit.*, pp. 54-5; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 210; Levy, *op. cit.*, pp. 128-9; Williams, *op. cit.*, p. 46.
- (42) Smith, *op. cit.*, p. 241; Sweezy, *op. cit.*, pp. 71-3, 105-8; Levy, *op. cit.*, pp. 130-1, 141-2; Williams, *op. cit.*, pp. 46-9.
- (43) Smith, *op. cit.*, pp. 159, 241-5; Sweezy, *op. cit.*, pp. 132-3; Levy, *op. cit.*, pp. 136-8. 「営業の自由」と関連して「團結禁止から團結放任への歴史的展開」については、岡田与好『イギリス初期労働立法の歴史的展開（増補版）』一九七〇年、二七三—二九八ページ（附論「自由放任主義と労働組合」）、および同『独占と営業の自由』

一九七五年、一七五—一八九ページ〔四 団結禁止から団結放任への歴史的展開〕を参照。

- (44) Smith, *op. cit.*, pp. 182-3; Levy, *op. cit.*, pp. 129-130.
- (45) Smith, *op. cit.*, pp. 188, 192.
- (46) *Ibid.*, pp. 187-8.
- (47) *Ibid.*, pp. 183-6.
- (48) *Ibid.*, pp. 188-191.

## (2) 石炭税制の展開過程

市民革命以後の議会的または近代的重商主義の時期、とくに一六九五年以後一八世紀全体および産業革命の開始から基本的完了——産業資本の確立期である一八三一年まで、国内市場向の“海送炭”に対してきわめて重い課税が行なわれた。なかでも、ロンドン市場向けが最も高かった。また、外国市場向けの石炭に対しても一七一四年より課税されるようになり、一八世紀末から一八三一年までは、ほぼ輸出禁止的といわれるほどの高率課税が行なわれた。

ロンドン市場に入荷する石炭は、一八四〇年代末まで、ほとんど北東イングランドの出荷制限協定のもとにある諸炭鉱から出荷される“海送炭”であり、炭鉱主または荷主⇨船主に課せられた高率石炭諸税は消費者や産業者に転嫁されたのである。この点では、ロンドン市場における石炭の高価格の原因は、前節で詳述したように、一次卸商人の営業規制、複雑かつ厳格な公的市場取引規制による取引⇨流通過程の非効率や、炭鉱主の出荷制限協定による価格規制ばかりでなく、最も重要なものとしてとくに高率課税にあった、のである。<sup>(1)</sup>

国内消費のための「海送炭」に対する高率課税——一七二八年に消費者価格の少なくとも三七%、一八世紀全体を通じてその $\frac{1}{2}$ 以下になったことはほとんどない——は、重商主義的経済政策を推める重要な税源の一つ——一七七〇年代に年間二五万ポンドを越えていた——であり、とくに「重商主義戦争」の戦費調達のための、国債等とともに、重要な税源の一つであった。かかる石炭税制は、「租税負担公平の原則」(equitable principles of public finance)によつても、決して正当化されえないにもかかわらず一八三一年初めまで存続したのは、一方では、政府にとって自発的には放棄しえない大きな財源であったという単純な事実によるものであり、他方では、自由貿易と重商主義的租税制度の合理化を志向していた一九世紀初頭でさえ石炭の高価格に対する消費者や産業家の不満は一次卸商人や炭鉱主に向けられ、石炭税制の効果的な改革のための主体的推進勢力は北東部の炭鉱主以外になく、彼らがその必要を自覚するのは独占的超過利潤を取得する市場基盤が狭隘化する一八二〇年代末のことであった、からである<sup>(4)</sup>。

〔一〕石炭税制の特質 [石炭諸税の推移(第19表を参照)から、その問題点を摘出しよう。]

まず、国内市場向けの「海送炭」について。

第一、国内市場向けの「海送炭」に対する諸税のなかで最も重要であるのは、消費市場における国税である。

ロンドン市場では、一六九五年から一八二四年にいたる一三〇年間、ロンドン・チョルドロン当り八シリングを最低水準とし(一七二一年から七九年までの六八年間)、一・二シリング六ペンスを最高水準として(対仏ナポレオン戦争中の一八〇九年から一五年までの六年間)、推移した。ロンドン以外の諸港市場における一七八七年の国税は、ロンドン・チョルドロン当り五シリング六ペンス<sup>(5)</sup>この時、ロンドンでは、同じく八シリング一〇ペンス<sup>(5)</sup>であり、最大の入荷消費量を誇るロンドン市場への入荷炭に対して差別的重課税が行なわれたのは明白である。そして、一

第19表 石炭 諸税の推移

	産炭地=地方税・国税	ロンドン市場入荷の“海送炭”に対する		輸 出 税	
		国税 (The national taxes = Customs duties)	地方=ソテイター・市場税		
1600	1599. 1421年以來のニュー・カスル・族の国王賓祖滯樹と関わつて以後水代王室税として、N. c. 当り 1s.				
40		1670 1666年のロンドン大火による教会再建のため、L. c. 当り 2s. (11 Car. II, c. 3) (→1710) 1677 主としてセント・ポール大聖堂 (St. Paul's) の再建のため、L. c. 当り 3s. (→1710) 1695 戦費調達税 (a war tax) として、L. c. 当り 5s. (→1710)	1695 ロンドン市財政窮乏のもとで、同市のフリーマンズ (freemen) の孤児等 (1666年の大火による) の救済のため、旧来の検量税への追加として、L. c. 当り 4d. (5 & 6 William & Mary, c. 10) (→1827) (検量税は 8d. とする) 1700 上記1695年制定法の規定により、ロンドン市の孤児救済の特別税 (a special duty) として、L. c. 当り 6d. (→1750) 1710-11 ① “課税貨物運送許可証” (cocket) 登録税として、一船 ② “フイッター 証明書” (fitter's certificate) 登録税として、一船	1640 水垢税 (water bailiif = balloge) として、N. c. 当り $\frac{1}{2}$ d. (16 Car. I, c. 2) (→1729)	1714 ① イギリス船による (in British vessels) 輸出租、N. c. 当り 3s. ② 外国船による (in foreign vessels) 輸出租、N. c. 当り 5s. (12 Anne, c. 19)
70	1677 Charles II は、上記の水代王室税を実子、Richard の公爵=Charles Lennox および相続人に勅許する (→1799) 以後、Richardmond Shilling とよばれる。	1710 ① L. c. 当り 3s. (8 Anne, c. 4) ② 1695年の戦費調達税の継承として、L. c. 当り 2s. (9 Anne, c. 6) ③ 教会建設のため、L. c. 当り 3s. (9 Anne, c. 22) (→1719) (国税合計 L. c. 当り 8s.)			
90					
1700	★ニューカスルのタウン税 (town dues) は18世紀を通じて、N. c. 当り 2d.				
10	★サンダーランドのタウン税は、N. c. 当り 2d. (→1747)	1719 9 Anne, c. 22 を永続法とし、かつ収税権をロンドン市に授与した (6 Geo. I, c. 4).			

産業資本主義段階における近代的独占の存在形態 (一) (若林)

産地地=地方税・国税	ロンドン市場入荷の“海送戻”に対する		輸 出 税
	国税 (the national taxes = Customs duties)	地方=ソテイター・市場税	
1720 30 40 50 60 70	1747 ハンダーランドのタウソ税, N.c. 当り 4d. に変更. (→1785)	1727 6 Geo. I, c. 4 によるロンドン市への収税権授与を廃止し, 再び国庫年賦金 (a State annuity) とする (1 Geo. II, c. 8). 1779 1710-11年の3税に対して, 5%の総合付加税 (a general surtax of 5 per cent) を賦課 (19 Geo. III, c. 25). (国税合計 8s. 4 $\frac{1}{2}$ d.)	1756 輸出税, 増徴 (30 Geo. II, c. 19) 1760-1 輸出税, 増徴 (1 Geo. III, c. 7) 1764-5 輸出税, 増徴 (5 Geo. III, c. 35)
80	1785 ハンダーランドのタウソ税, N.c. 当り 6d. に変更 (→?)	1782 国税3税に対して, 5%の総合付加税を賦課 (国税合計 8s. 9 $\frac{21}{25}$ d.) 1787 国税3税を統合賦課 (a Consolidated Charge) に総括し, ペンス以下の端数を繰り上げる (27 Geo. III, c. 13). (国税合計 8s. 10d.)	
90	1799 政府が Richmond Shilling の賦権を40万ポンドで買収する。	1797 統合国税, 5%増徴 (果計 L.c. 当り 9s. 3 $\frac{3}{10}$ d.) (戦費調達のためと思われる)	1794-5 輸出税, 増徴 (35 Geo. III, c. 20) (輸出税 N.c. 当り 1 となる)
1800	1803 戦費調達のため, 産地国税として, N.c. 当り 4d. (→1815)	1803 戦費調達のため, 統合国税を増徴する。 1809 追加的戦費調達のため, 統合国税を12.5%増徴 (果計 L.c.	1803 戦費調達のため, 輸出税, 増徴。 追加的戦費調達のため, 輸出税増徴 (果計 1 5s. 2d. 一般

1803 ロンドン石炭取引所を買収し, ロンドン市当局に付与したものと関連して, 買収費支弁のため, L.c. 当り  $\frac{1}{2}$  d. (43 Geo. III, c.



第二、ニューカスルとサンダーランドの産炭地市場では、ニューカスルにおける「リッチモンド・シリング」<sup>(6)</sup>を除けば、地方税としてのタウン税は低く抑えられ、生産⇨出荷促進策が採られている、と看做しうる。この点では、ここでの国税も、タウン税と同じことが妥当する。これは、消費市場における国税収入を増加させるための措置である、と思われる。

第三、消費市場における地方税としてのロンドン・シティー税および市場税について言えば、一六六六年の大火と関連した孤児等救済のための税の長期化——定期間後、当初の課税目的は失われたと思われる——を除くと、基本的には、国税の確実な徴税と「営業の自由」⇨独占禁止法制等の公的制度を維持するための諸経費を支弁するものであり、前二者とはその性格を異にする。

次に、輸出（関）税について。産業革命開始以降一八三一年初めまで、国内市場向け「海送炭」に対する高率課税にもかかわらず、石炭税制を全体としてみれば、相対的に国内市場重視型——それは、（国内市場向け）内陸炭に対する国税非課税にも現われている——であり、この時期に、輸出税が輸出禁止の水準に達していることが、興味深い。

〔二〕石炭税制の改革 さて、以上の石炭税制の改革過程について説明しよう。

一八一七年以後、とくに二〇年頃から、北東イングランドの炭鉱主は、国税非課税の内陸炭やウェールズからの「海送炭」によって、ロンドンをはじめとするイングランド東部および東南部の既存諸市場が浸食され「海送炭」に対する高率課税が「堪えられない重荷」になっていることに気づきはじめた。その最初の徴候は、二〇年にロンドン市場における石炭の「低価格」が船主とファクターの間で係争問題となったことに現われた。<sup>(8)</sup>

次の徴候は、二八年に高すぎる船上渡し価格を設定(協定)したため、スコットランド、ウェールズ、ヨークシャー、およびとくにストックトンからロンドン市場への突然の供給増が発生し、結局、ロンドン・チョルドロン当り一・シリ・ングの値下げを余儀なくされたことに現われた。<sup>(9)</sup>

こうしたなかで、二八年五月一三日のタイン石炭業委員会で、リドリイ卿(Sir M. W. Ridley)は、議会の次回読会で「海送炭」に対する高率課税とロンドンにおける「非効率的かつ詐欺的な取引規制」の廃止を求めて特別調査委員会を設置させるための動議を提出する、という提案を行ない、承認された。そして、ウェア地方における最大の炭鉱主であったロンドンデリー侯は、二九年に上院での特別委員会の設置を取り持つことを引き受けた。かくして、上下両院で特別委員会が設置され、前節で指摘したように、三〇年に調査報告が提出された。その後、連合石炭業委員会の議長ブランドリング(R. W. Brandling)の指導の下で、ロンドン常駐代表部が設置され、石炭諸税廃止を主な内容とするキャンペーンを開始し、北東部ではそのための気前のよい資金供与(献金)が時々行なわれた。炭鉱主らのキャンペーンに対して、ロンドンの一次卸商人らは反対し、船主らは協力を拒否したが、それは石炭諸税に対する公衆の憤り呼び起こすことに成功し、石炭税制の抜本的改革を実現した(1882 Wm. IV, c. 16—132年三月一日施行)。同時に、輸出税制の一定の改革が行なわれたが、その全廃は四五年まで待たなければならなかった。<sup>(10)</sup>

(1) Smith, *op. cit.*, p. 151; Ashton and Sykes, *op. cit.*, pp. 224-5.

(2) Ashton and Sykes; *op. cit.*, p. 248

(3) B. R. Mitchell and P. Deane, "Abstract of British Historical Statistics", pp. 105-6. 一七九二—一三三年には、石炭税総額は七〇万ポンド、一八一五年(スレート state を含む)には約九二万ポンドに達した(S. Dowell, "A History

of Taxation and Taxes in England", 3rd ed., 1965 [1st ed., 1884], Vol. Two, pp. 207, 258.]°

- (4) Sweezy, *op. cit.*, pp. 49, 52-3.
- (5) Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 248.
- (6) "リッチモンド・シリンダムの取引法" Sweezy, *op. cit.*, p. 49; Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 247; Hair, *op. cit.*, p. 4; を参照°
- (7) Ashton and Sykes, *op. cit.*, p. 248.
- (8) Smith, *op. cit.*, p. 158; Levy, *op. cit.*, p. 112.
- (9) Sweezy, *op. cit.*, p. 80; Levy, *op. cit.*, p. 112.
- (10) Sweezy *op. cit.*, pp. 53-5

(補註) 吉村朔夫氏は、本節で指摘したような高率石炭課税や比較的高くつく連賃の存在を事実上全く無視して、一六六五—一八〇〇年と一八二一—一九一二年とにおけるニューカスルとロンドンとの石炭価格の比較を行い、前者における価格差の大きいこと—この価格差を商業利潤としていることは驚くべき事実誤認であるが—を重要な根拠の一つとして、前期的独占の存在を証明しようとしている。ところが吉村氏は、一六六五—一八〇〇年では、ニューカスルとロンドンとで、石炭価格を表示する単位量(ニューカスル・チャルドロンとロンドン・チャルドロン)の違いを無視し、一八二一—一九一二年では、実は該当資料はニューカスルとロンドンとの価格を示しているのではなく、連合王国の平均坑口価格と平均輸出価格(F・O・B)を示すものであり、資料利用上の初歩的条件さえ踏みはずしているのである。また、氏は、Coal Owner (炭鉱主)を商人資本と解してもいる。かかる初歩的な誤りは、歴史認識上の重大な誤りの一因となっていることを、指摘しておきたい(吉村著『イギリス炭鉱労働史の研究』三六、四四ページ)。(未完)